

GARGŽDŲ MIESTO DVIRAČIŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪROS PLĖTROS PLANAS



Ižanga

Dviračių transportas tampa vis svarbesne tvaraus miesto mobilumo dalimi, prisidedančia prie aplinkos taršos mažinimo, visuomenės sveikatos gerinimo ir gyvenimo kokybės miestuose didinimo. Gargždų miestas, siekdamas pagerinti susisiekimo dviračiais infrastruktūrą ir skatinti darnų judumą, inicijuoja dviračių takų strategijos ir įgyvendinimo veiksmų plano parengimą.

Šiuolaikinis dviračių infrastruktūros planavimas remiasi keliais esminiais principais. Pirmiausia, infrastruktūra turi būti saugi ir patogi visiems eismo dalyviams, nepriklausomai nuo jų amžiaus ar fizinių galimybių. Tinklai turi būti vientisi ir nuoseklūs, užtikrinant sklandų susisiekimą tarp pagrindinių traukos centrų. Ypač svarbu, kad dviračių infrastruktūra būtų integruota į bendrą miesto transporto sistemą, sudarant galimybes lengvai derinti įvairias transporto rūšis. Planavimo sprendimai turi būti ekonomiškai pagrįsti ir įgyvendinami etapais, atsižvelgiant į turimus išteklius ir prioritetus.

Gerai suplanuota dviračių infrastruktūra teikia įvairiapusę naudą miestui ir jo gyventojams. Ji skatina fizinį aktyvumą ir gerina gyventojų sveikatą, mažina transporto spūstis ir oro taršą, prisideda prie triukšmo lygio mažinimo. Ekonominiu požiūriu, dviračių infrastruktūra didina nekilnojamojo turto vertę, skatina vietinį turizmą ir mažina išlaidas transporto infrastruktūrai. Socialine prasme, ji didina miesto patrauklumą, gerina viešųjų erdvių kokybę ir stiprina bendruomeniškumą.

Šio dokumento tikslas – sukurti sistemingą ir įgyvendinamą dviračių infrastruktūros plėtros planą Gargždų miestui, kuris apimtų tiek trumpalaikius, tiek ilgalaikius infrastruktūros gerinimo sprendimus. Planas rengiamas remiantis trimis pagrindiniais infrastruktūros įgyvendinimo būdais: eismo reguliavimo pakeitimais, paprastojo remonto ir gatvių pertvarkymo projektais bei tradiciniais projektavimo ir rangos darbais.

Plano rengimo procesas vykdomas trimis etapais, užtikrinant nuoseklų perėjimą nuo esamos situacijos analizės iki konkrečių įgyvendinimo priemonių. Ypatingas dėmesys skiriamas visuomenės įtraukimui ir pasiūlymų derinimui su miesto bendruoju planu bei kitais strateginiais dokumentais. Siekiama, kad sukurta infrastruktūra atitiktų šiuolaikinius darnaus judumo principus ir taptų pavyzdžiu kitiems Lietuvos miestams.

Terminai ir sąvokos

Dviračių infrastruktūra – fizinė infrastruktūra, skirta dviračių eismui, įskaitant dviračių takus, juostas, stovėjimo vietas ir susijusius įrenginius.

Bendrasis planas (BP) – pagrindinis teritorijų planavimo dokumentas, nustatantis teritorijos vystymo principus ir teritorijos naudojimo reglamentus.

GIS (Geografinė informacinė sistema) – sistema, skirta kaupti, valdyti, analizuoti ir vaizduoti geografinius duomenis.

Traukos centrai – miesto objektai ar vietos, generuojančios didžiausius žmonių srautus (mokyklos, darželiai, prekybos centrai, darbovietės).

Horizontalus ženklavimas – ant kelio dangos dažais ar kitomis medžiagomis užnešti ženklai, reguliuojantys eismą.

Paprastasis remontas – statinio remontas, kurio metu atliekami statinio atnaujinimo darbai, nekeičiant statinio konstrukcijų.

Skersiniai pjūviai – gatvių profilių schemos, rodančios horizontalų gatvės erdvės paskirstymą tarp skirtingų eismo dalyvių.

Darnusis judumas – transporto sistema, užtikrinanti ekonomiškai efektyvų, socialiai teisingą ir aplinkai nekenksmingą žmonių mobilumą.

1. Esamos būklės ir galiojančių planavimo dokumentų analizė

Dviračių takų tinklo vystymo plano sudarymui svarbu įvertinti esamą situaciją. Prieš pradėdant planavimo darbus būtina atlikti daugiasluksnę teritorijos analizę, kuri apima ne tik teritorijos savybes, bet ir aplinkinių teritorijų poreikių analizę bei jų susistemimą. Esamos situacijos analizės rezultatai leidžia apibrėžti pagrindinius teritorijos bruožus ir potencialą. Šiame skyriuje trumpai apžvelgiama socioekonominė situacija, esamų dviračių takų būklė, susisiekimo infrastruktūra ir kiti susiję aspektai.

1.1 Objektas

Dviračių infrastruktūros plėtra yra vienas svarbiausių darnaus judumo mieste komponentų, prisidedančių prie gyvenimo kokybės gerinimo, aplinkos tausojimo ir visuomenės sveikatos stiprinimo. Siekiant sukurti efektyvią ir integruotą dviračių infrastruktūros sistemą Gargždų mieste, būtina atlikti išsamią esamos situacijos ir galiojančių planavimo dokumentų analizę. Ši analizė padės geriau suprasti esamą kontekstą, identifikuoti plėtros galimybes ir apribojimus bei užtikrinti, kad planuojama infrastruktūra atitiktų strateginius miesto ir rajono tikslus.

Gargždų miestas, būdamas Klaipėdos rajono centru, susiduria su specifiniais iššūkiais plėtojant dviračių infrastruktūrą. Tai apima tiek urbanistinius aspektus (miesto struktūrą, gatvių tinklą, viešųjų erdvių sistemą), tiek socialinius-ekonominius veiksnius (gyventojų poreikius, darbo vietų išsidėstymą, švietimo ir paslaugų objektų pasiekiamumą). Šių aspektų analizė ir įvertinimas yra būtini siekiant sukurti funkcionalią ir patrauklią dviračių infrastruktūrą.

1.2 Analizės apimtis ir metodologija

Dokumentų analizė apima kelis pagrindinius lygmenis:

Nacionalinis lygmuo – analizuojami valstybinio lygmens strateginiai dokumentai, nustatantys bendras darnaus judumo ir transporto infrastruktūros plėtros kryptis Lietuvoje. Ypatingas dėmesys skiriamas Lietuvos pažangos strategijai „Lietuva 2030“ ir „Baltajai knygai“, kurios nustato ilgalaikes šalies vystymosi gaires.

Regioninis lygmuo – nagrinėjami Klaipėdos regiono plėtros dokumentai, siekiant užtikrinti dviračių infrastruktūros integralumą regioniniu mastu ir nustatyti galimas jungtis su aplinkinėmis teritorijomis.

Savivaldybės lygmuo – analizuojami Klaipėdos rajono savivaldybės strateginiai bei teritorijų planavimo dokumentai, kurie tiesiogiai formuoja miesto plėtros kryptis ir nustato konkrečius infrastruktūros plėtros sprendinius.

Dokumentų hierarchija ir tarpusavio sąsajos

Planavimo dokumentų analizė atliekama atsižvelgiant į jų hierarchiją ir tarpusavio ryšius. Aukščiausio lygmens dokumentai, tokie kaip Lietuvos pažangos strategija ir regioniniai planai, nustato bendruosius principus bei strategines kryptis. Šie dokumentai detalizuojami žemesnio lygmens planavimo dokumentuose: savivaldybės bendrajame plane, strateginiame plėtros plane ir kituose specialiuosiuose planuose.

Analizuojant dokumentus, ypatingas dėmesys skiriamas:

- Darnaus judumo principų integravimui;
- Dviračių infrastruktūros plėtros prioritetams ir kryptims;
- Numatytiems infrastruktūros projektams ir jų įgyvendinimo etapams;
- Finansavimo galimybėms ir šaltiniams;
- Aplinkosauginiams reikalavimams ir apribojimams;
- Teritorijų planavimo sprendiniams ir reglamentams.

Aktualūs dokumentai

Klaipėdos rajono savivaldybės strateginiame veiklos plane 2021-2023 m., išskiriami šie svarbiausi dokumentai dviračių infrastruktūros plėtrai:

- Lietuvos pažangos strategija „Lietuva 2030“ – nustato ilgalaikę šalies vystymosi viziją ir prioritetus, įskaitant darnaus judumo skatinimą;
- Klaipėdos regiono plėtros planas – apibrėžia regiono plėtros prioritetus, tarp kurių yra tvarus ir integralus ekonominis augimas bei aukšta gyvenimo kokybė;
- Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas – pagrindinis teritorijų planavimo dokumentas, nustatantis teritorijos vystymo principus ir teritorijos naudojimo reglamentus;
- Klaipėdos rajono plėtros strateginis planas 2009–2020 m. – apibrėžia rajono viziją, strategines plėtros kryptis ir uždavinius;
- Klaipėdos rajono savivaldybės strateginis veiklos planas 2021–2023 m. – nustato trumpalaikius savivaldybės tikslus ir priemones jiems pasiekti;
- „Baltoji knyga“ – Lietuvos regioninės politikos gairės 2017–2030 m., nustatančios regionų plėtros principus ir kryptis.

Kiti dokumentai

Papildomai analizuojami dokumentai, kurie tiesiogiai nereglamentuoja dviračių infrastruktūros plėtros, tačiau yra svarbūs planuojant integruotą infrastruktūros sistemą:

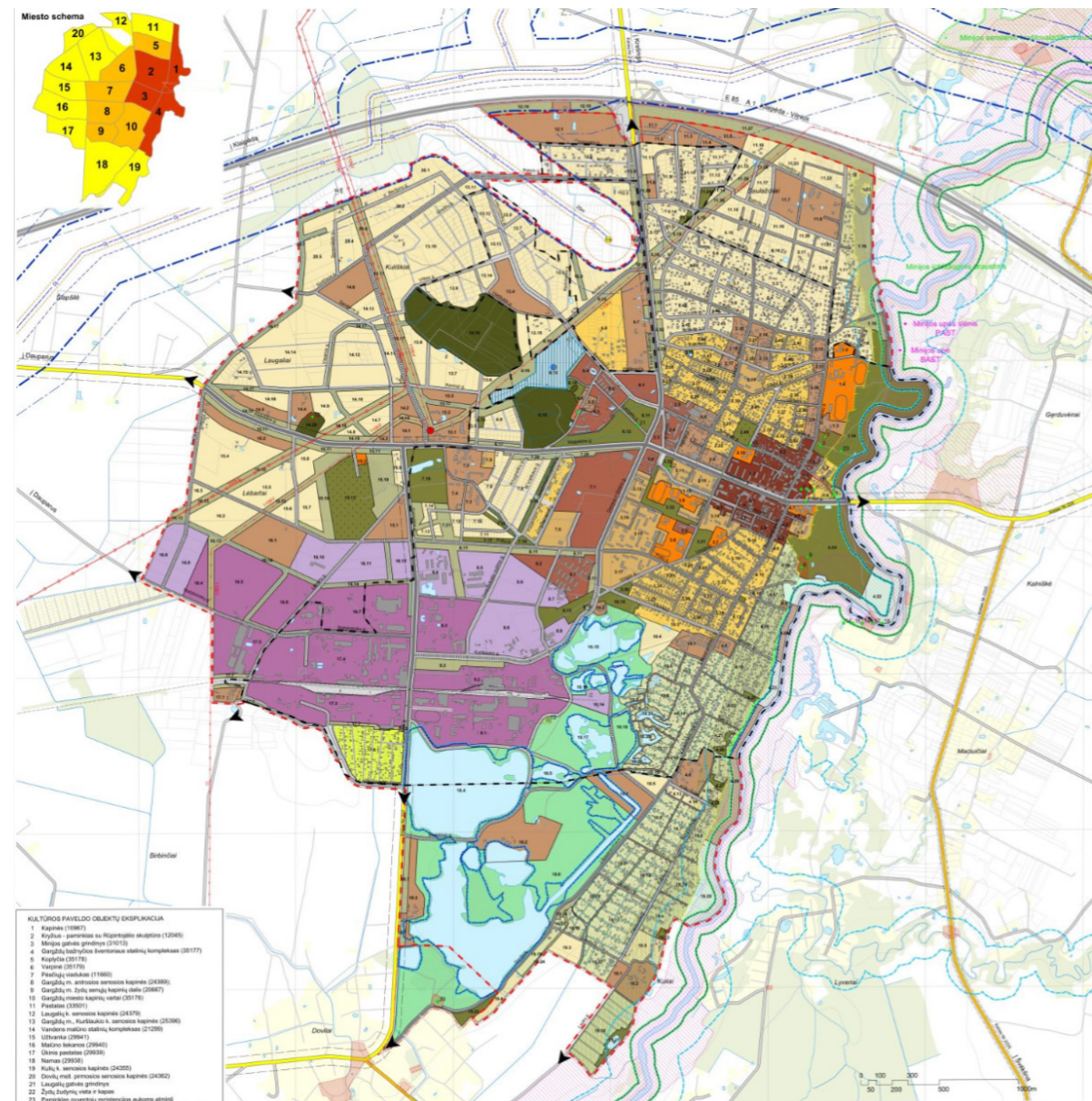
- Gargždų miesto želdynų ir želdinių tvarkymo, želdynų kūrimo ir želdinių veisimo programa;
- Klaipėdos rajono savivaldybės aplinkos apsaugos rėmimo specialioji programa;
- Kiti teritorijų planavimo dokumentai.

Šių dokumentų analizė leido užtikrinti kompleksinį požiūrį į dviračių infrastruktūros plėtrą, atsižvelgiant į įvairius miesto plėtros aspektus ir numatant galimas sinergijas su kitais infrastruktūros projektais. Tikimasi, kad tai padės kurti efektyvią, saugią ir patogią dviračių infrastruktūros sistemą, kuri atitiks tiek strateginius savivaldybės tikslus, tiek gyventojų poreikius.

1.3 Bendrojo plano analizė

Aktualūs Gargždų miesto bendrojo plano sprendiniai:

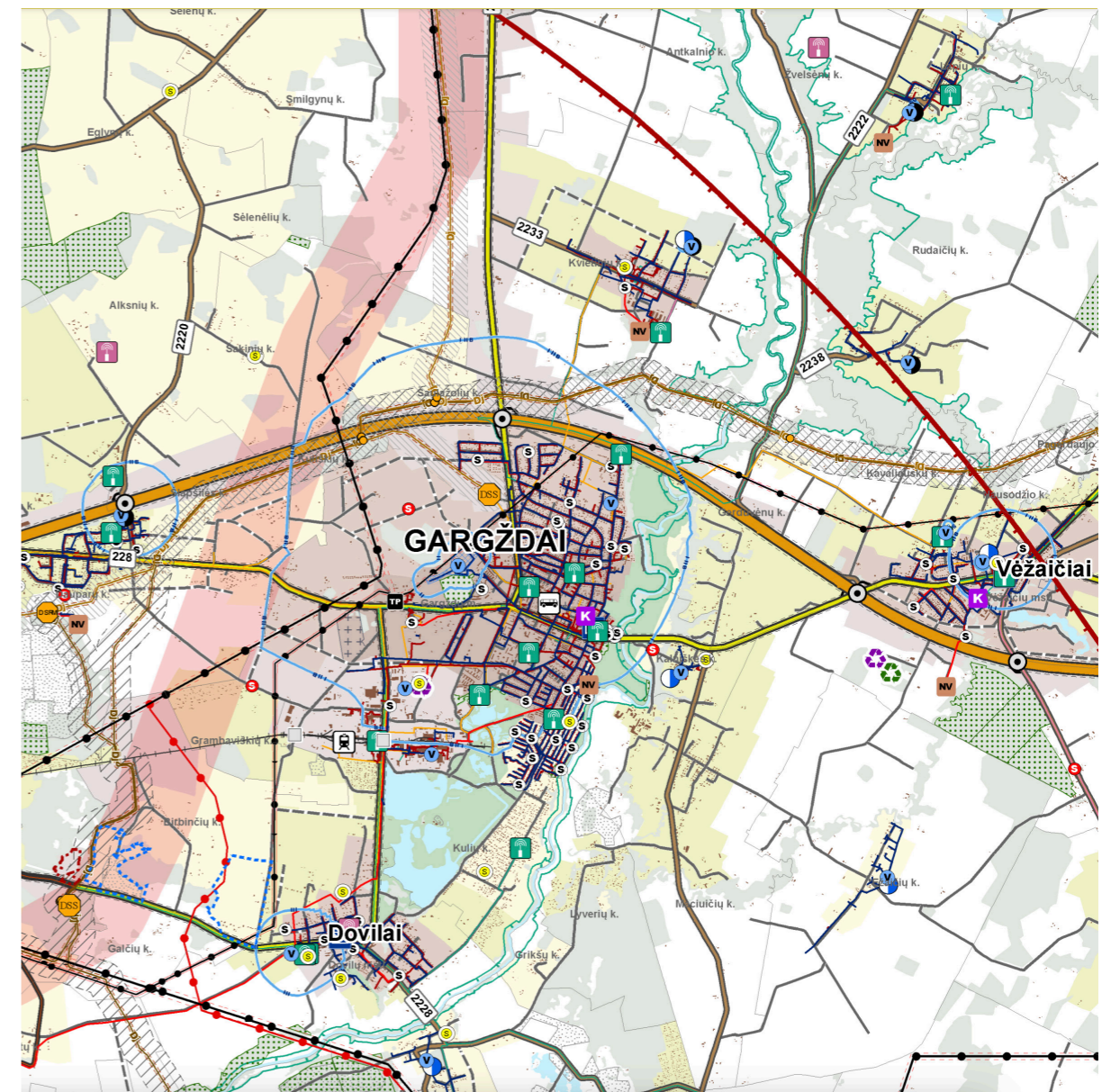
- Gan daug aukšto kategorijos gatvių, pagrindinės miesto gatvės (B) ir aptarnaujančios (C) dažnu atveju turėtų būti pagalbinės (D);
- Miesto centras išsidėstęs aplink J. Basanavičiaus, Klaipėdos ir Kvietinių gatvių sankryžą;
- Esama intensyviausia gyvenamoji zona išsidėčiusi tarp Dariaus ir Girėno, Klaipėdos ir Vingio gatvių;
- Minėtoje zonoje taip pat yra kelios socialinės infrastruktūros zonos;
- Miesto pietvakariuose – didelio ploto pramonės zona;
- Ateityje numatomas intensyvus mišrus užstatymas palei Dariaus ir Girėno bei Kretingos plento gatves;
- Planuojama papildoma B kategorijos Kuršlaukio gatvė tarp centro ir pramonės zonos.



1.4 Bendrojo plano susisiekimo sistemos ir inžinerinės infrastruktūros brėžinio analizė

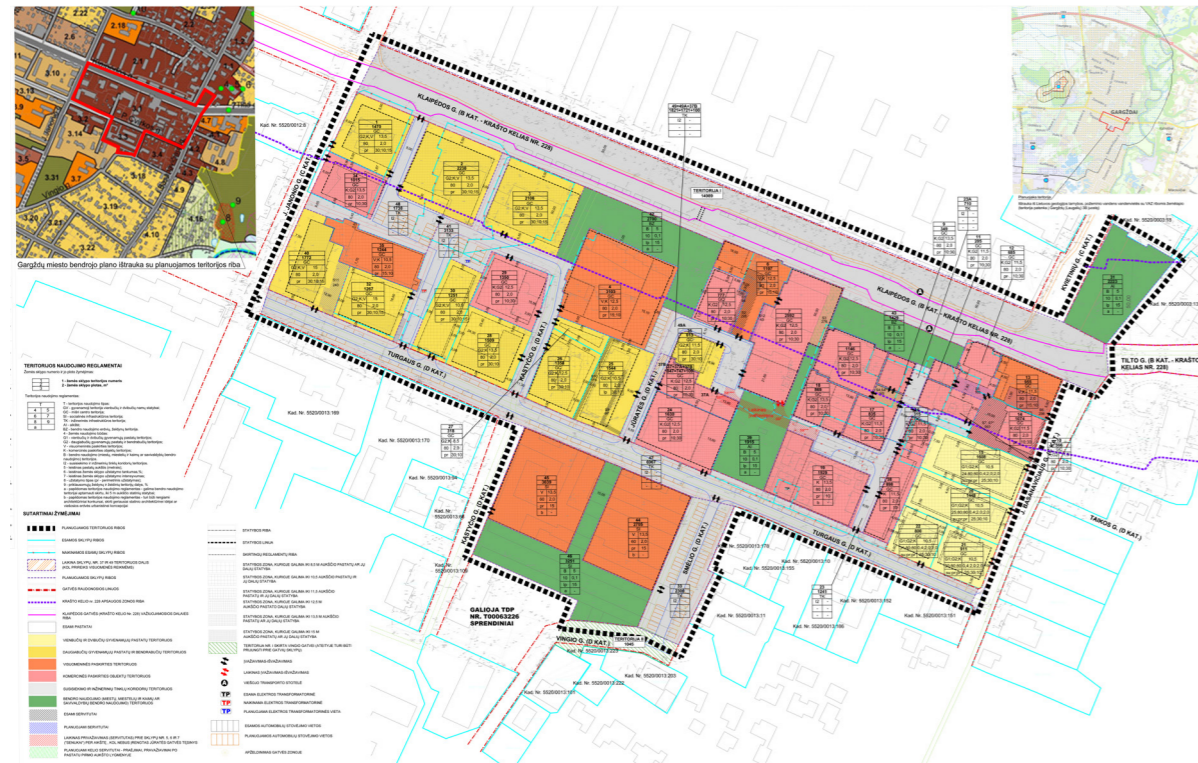
Bendrojo plano susisiekimo sistemos brėžinyje keliai skirstomi į keturias kategorijas: valstybinės reikšmės magistralinius, krašto ir rajono, bei vietinės reikšmės kelius. Aktualūs sprendiniai:

- Gargždų miestas įsikūręs į pietus nuo A1, todėl poreikio tranzitui per miesto centrą nėra;
- Su magistraliniu keliu ir aplinkiniais Vėžaičių, Dovilų, Dauparų ir Kvietinių kaimais Gargždų miestą jungia valstybinės reikšmės krašto keliai;
- Valstybinės reikšmės krašto keliai Gargžduose: Klaipėdos, Tiltų, Gamyklos ir Kretingos plento gatvės;
- Likusios gatvės Gargžduose yra vietinės reikšmės keliai.

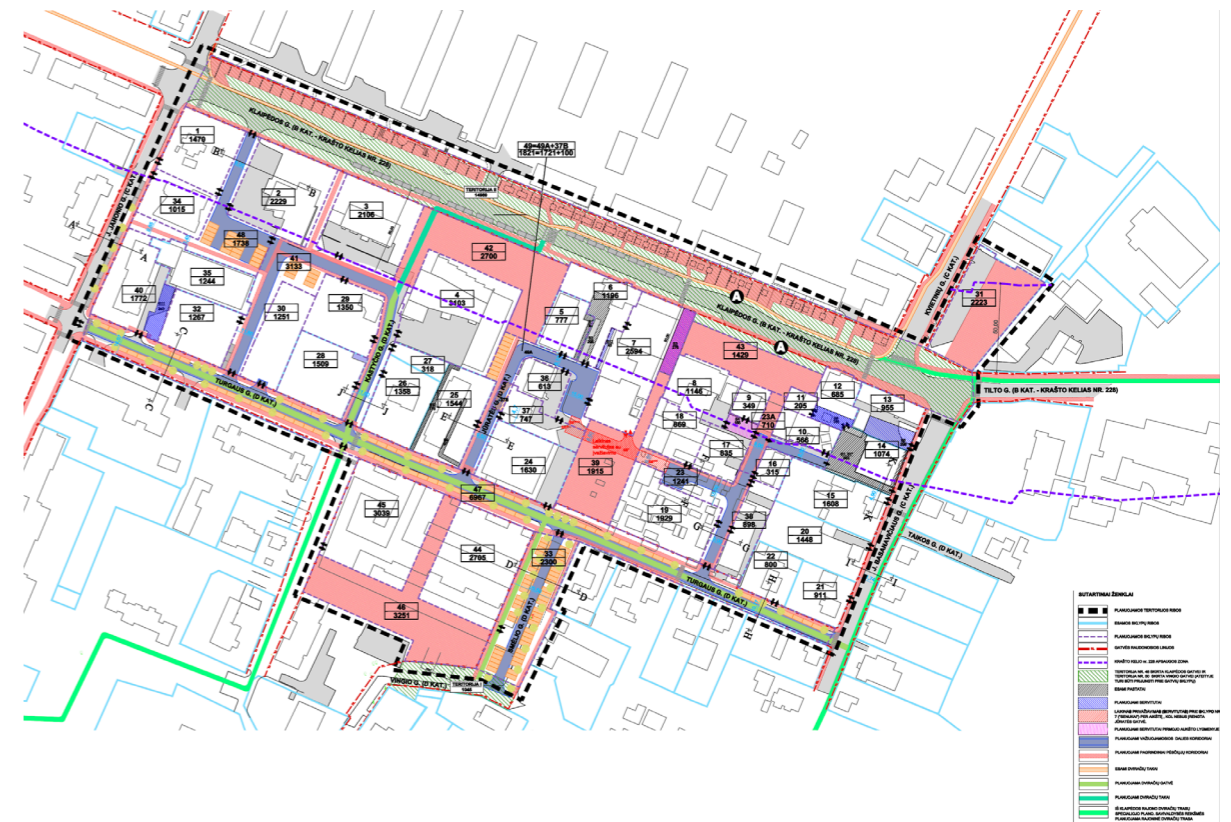


1.5 Gargždų centrinės dalies detaliojo plano keitimo projekto analizė

Vienas svarbiausių teritorijų planavimo projektų Gargždų miesto centrinės dalies transformacijai yra Gargždų miesto centrinės dalies detaliojo plano keitimo projektas, kuriame numatoma esminių pakeičių teritorijoje tarp Smėlio, Kastyčio, Turgaus ir Vingio gatvių. Ten formuojami nauji visuomeninės paskirties sklypai ir naujos viešosios erdvės – bei keičiamos Vingio ir Smėlio gatvių atkarpų raudonosios linijos. Dviračių trasos numatomos Turgaus ir Kastyčio gatvėse bei viešojoje erdvėje prie Gargždų kultūros centro.



3 pav. Ištrauka iš Gargždų miesto centrinės dalies detaliojo plano keitimo sprendinių brėžinio. Klaipėdos r. sav. dokumentas



4 pav. Ištrauka iš Gargždų miesto centrinės dalies detaliojo plano keitimo susisiekimo brėžinio. Klaipėdos r. sav. dokumentas

1.6 Dviračių takų specialiojo plano analizė

Klaipėdos rajono dviračių trasų specialiajame plane nurodytos keturios trasų kategorijos pagal susisiekimo reikšmę: valstybinės reikšmės tarptautinė (EV10/13) ir regioninė (R1) trasos, taip pat savivaldybės reikšmės rajoninė (SR101) ir vietinė (SV201) trasos.

Šios trasos taip pat suskirstytos į keturis įrengimo tipus: atskiras dviračių takas arba dviračių gatvė (T1), bendras pėsčiųjų ir dviračių takas (T2), dviračių eismo juosta (T3), mišraus eismo kelio atkarpa (T4)

Pagal Klaipėdos rajono dviračių trasų specialųjį planą:

- Dviračių infrastruktūra Gargždų mieste numatoma Klaipėdos, Gamyklos, Kuršlaukio, Dariaus ir Girėno, Kvietinių, J. Basanavičiaus, Pušų, Kretingos plento, Tiltų, Vyturių, J. Janonio, Vingio, Melioratorių, Skaidriosios, Vasario 16-osios, Kęstučio, Vytauto, Gargždės, Užmiesčio, Žemaitės ir Laugalių gatvėse;
- Dviračių susisiekimui su aplinkiniais kaimais ir miesteliais už miesto ribų tęsiamos Klaipėdos, Tiltų, J. Basanavičiaus, Gamyklos, Kretingos plento ir Kvietinių gatvių trasos.

1.7 Klaipėdos rajono savivaldybės strateginio plėtros plano 2021-2030 m. analizė

Rengiant Klaipėdos rajono savivaldybės strateginį planą buvo įvardinti šie trūkumai susiję su dviračių trasomis:

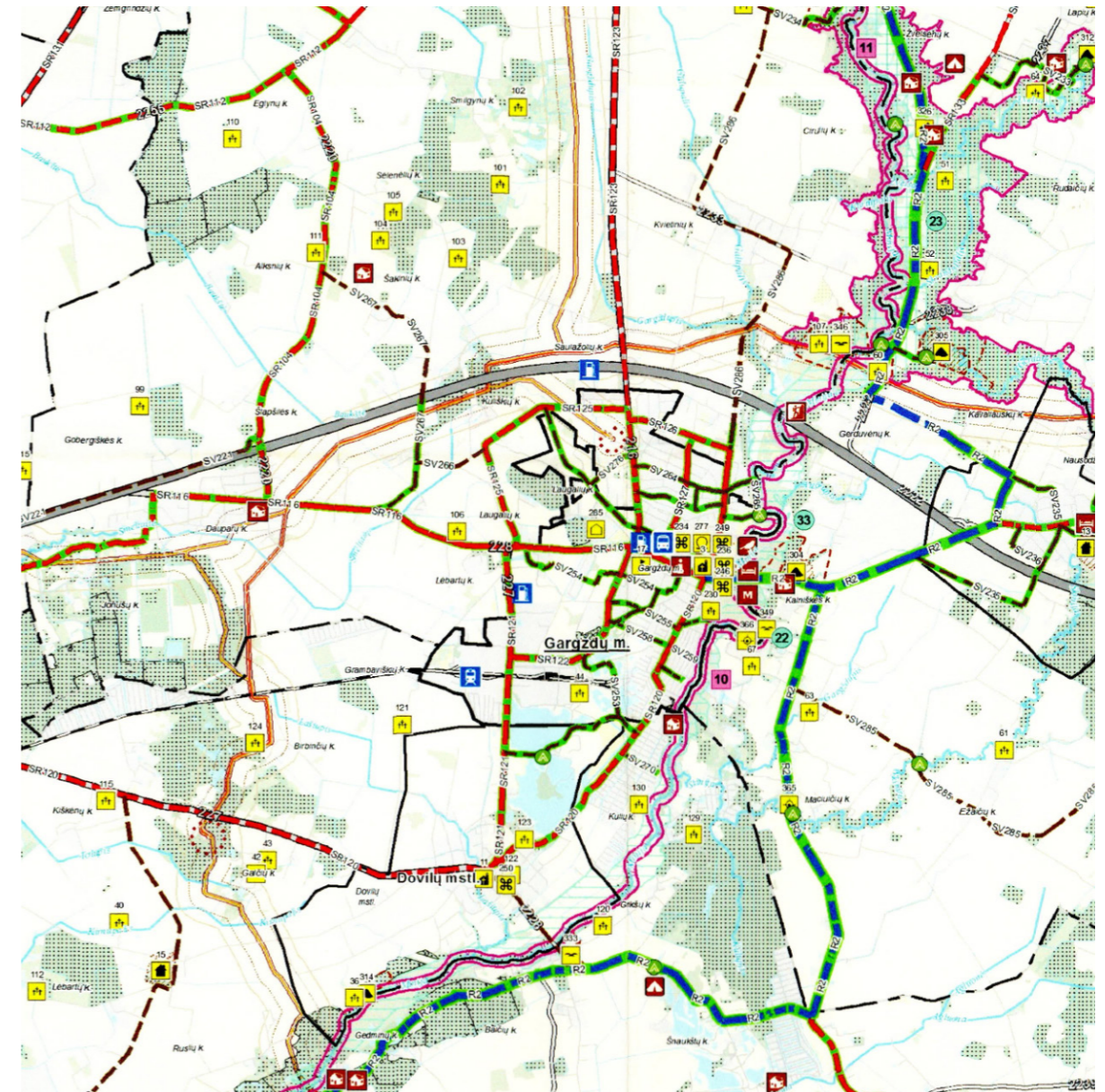
- Oro tarša dėl augančio tranzito motorizuotu transportu įvardijama kaip grėsmė;
- Dviračių ir pėsčiųjų takų jungčių trūkumas įvardijamas kaip viena iš esminių problemų.

Klaipėdos rajono savivaldybės strateginiame plėtros plane pateiktas esamas ir planuojamas dviračių takų plėtros progresas:

- 2019 m. dviračių takų ilgis Klaipėdos rajone buvo 14,7 km – 47 proc. daugiau nei 2014 m.;
- Iki 2030 m. tikslas padidinti dviračių takų ilgį 15 km, o Gargždų mieste įrengti devynias trasas.

Pagal Klaipėdos rajono savivaldybės strateginio veiklos plano 2024-2026 m. programų detalizaciją, patvirtintą 2024 m. rugsėjo mėn. 2 d.:

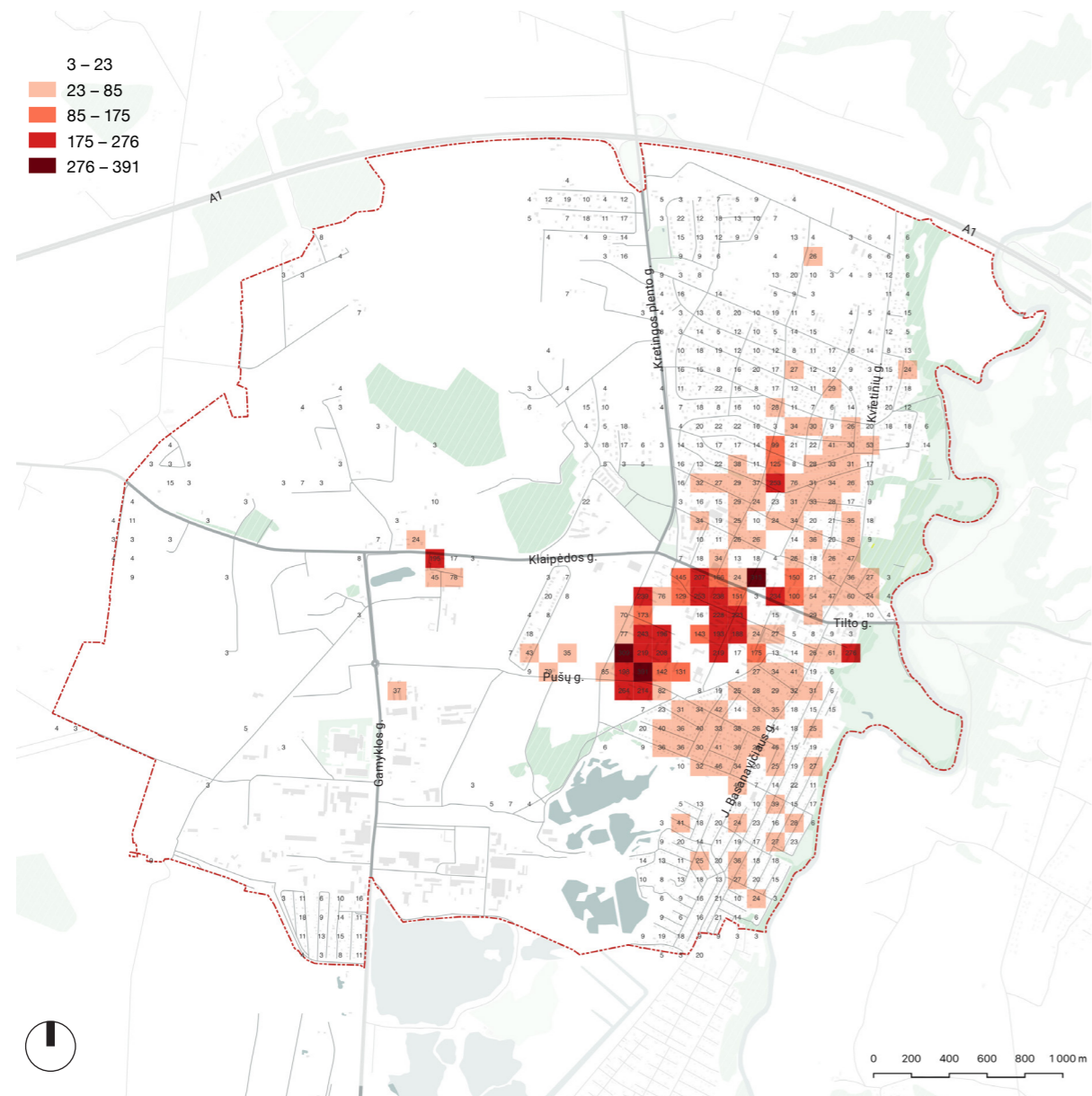
- Pėsčiųjų ir dviračių takams Kretingos plento, Kvietinių ir Pušų gatvėse skiriama 22 000 eur;
- Melioratorių dviračių takams buvo skirta 40 000 eur;
- Gargždų seniūnijos kelių, gatvių priežiūrai ir remontui skiriama 244 000 eur;
- Gargždų miesto kiemų, skersgatvių, kelio dangų, pėsčiųjų takų, apšvietimo remontui ir įrengimui skiriama 700 000 eur.



5 pav. Dviračių takų specialusis planas. Klaipėdos r. sav. dokumentas

1.8 Demografinis pasiskirstymas

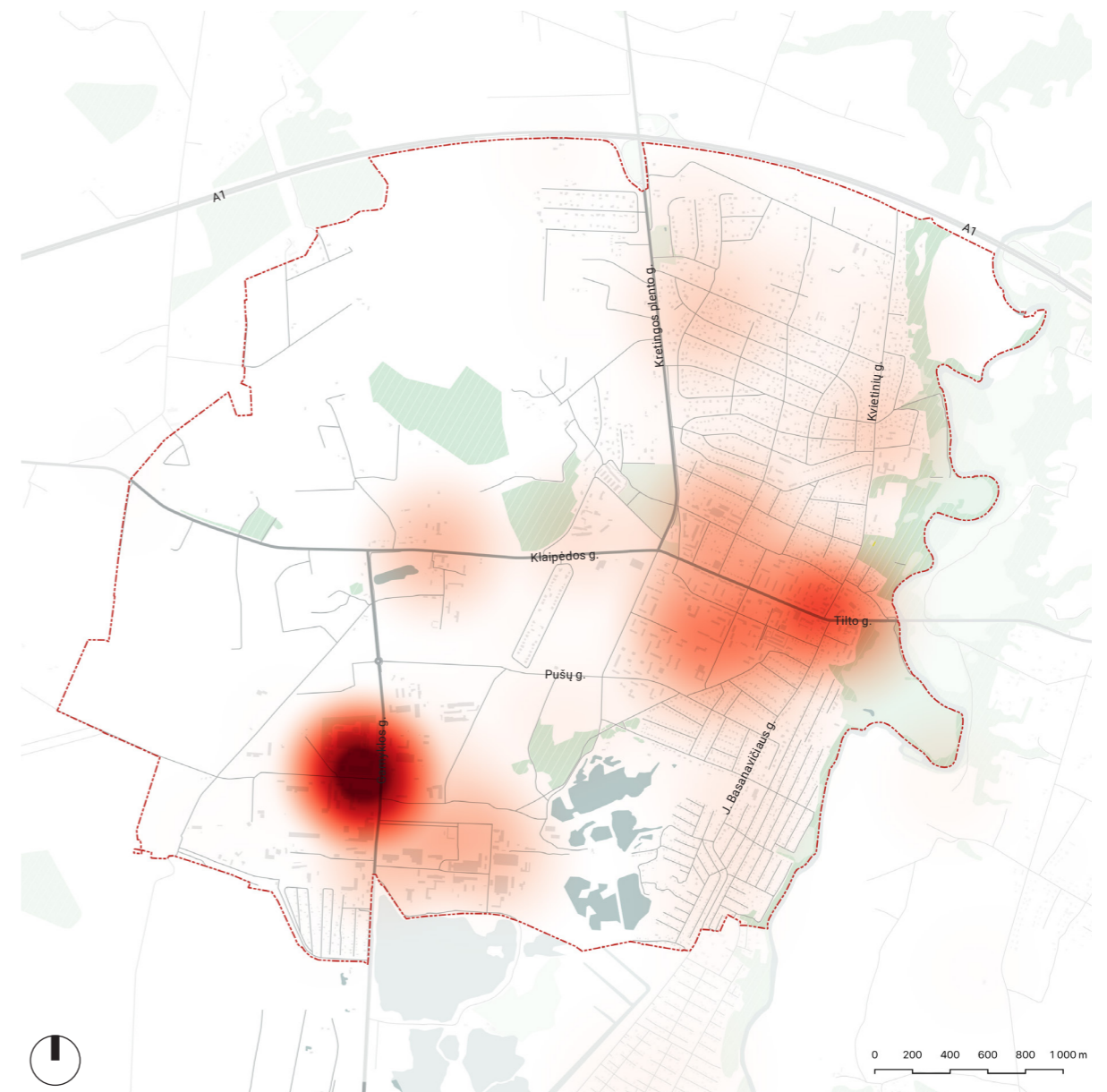
Tankiausiai gyvenama zona yra sovietmečių statytų daugiabučių namų kvartalas, apribotas Klaipėdos, Vingio ir Dariaus ir Girėno gatvėmis. Taip pat tankus apgyvendinimas matomas Viliaus Gailaičio globos namuose Laugaliuose ir keliose mažesnio ploto zonose, kur yra išdėstyti keli daugiabučiai – prie Klaipėdos rajono savivaldybės sveikatos centro bei prie Liepų ir Vasario 16-osios g. sankryžos. Į pietus ir į šiaurę nuo miesto centro identifikuojamos vidutinio tankumo gyvenamosios zonos, kuriose gyventojai įsikūrę vienuose arba dvibuose namuose.



6 pav. Gyventojų pasiskirstymas. Schema mmap.

1.9 Darbo vietų pasiskirstymas

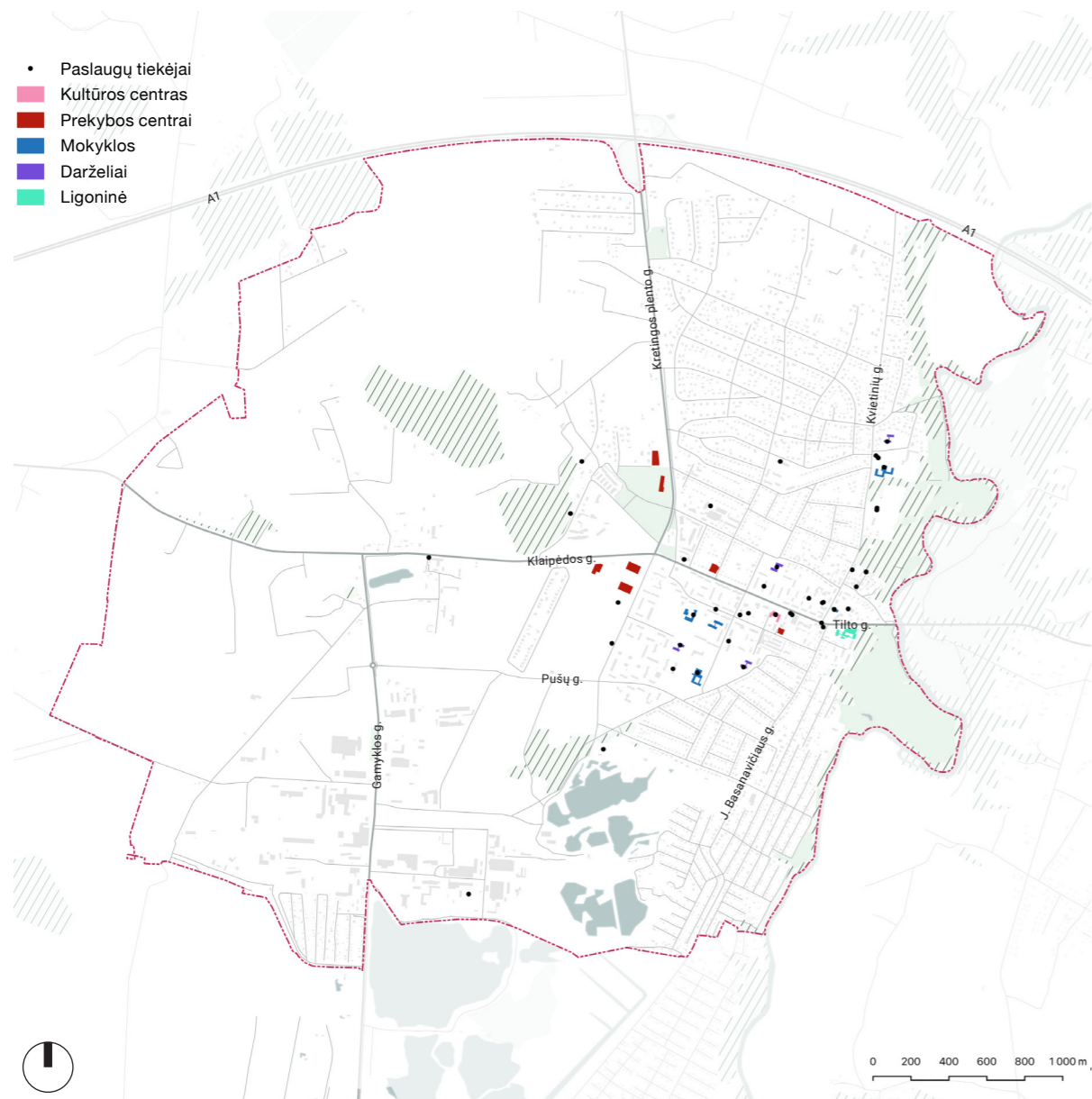
Išskirianti didžiausia darbo vietų koncentracija matoma pramoninėje miesto zonoje, kur įsikūrusios įmonės UAB „MARS Lietuva“, UAB „Ameko konstrukcijos“, II „Gargždų dyzelių servisas“, UAB „Asmodas“, UAB „Econdo Production LT“, UAB „Mida LT“. Antra pagal koncentraciją zona yra aplink Klaipėdos ir Kvetinių gatvių sankryžą, kur įsikūrusios kelios paslaugų, komercijos ir visuomeninės įstaigos. Taip pat nemažai darbo vietų yra aplink Klaipėdos g. atkarpą tarp Kretingos plento ir Kvetinių gatvių bei tarp Klaipėdos ir Vingio gatvių.



7 pav. Darbo vietų pasiskirstymas. Schema mmap.

1.10 Traukos taškai

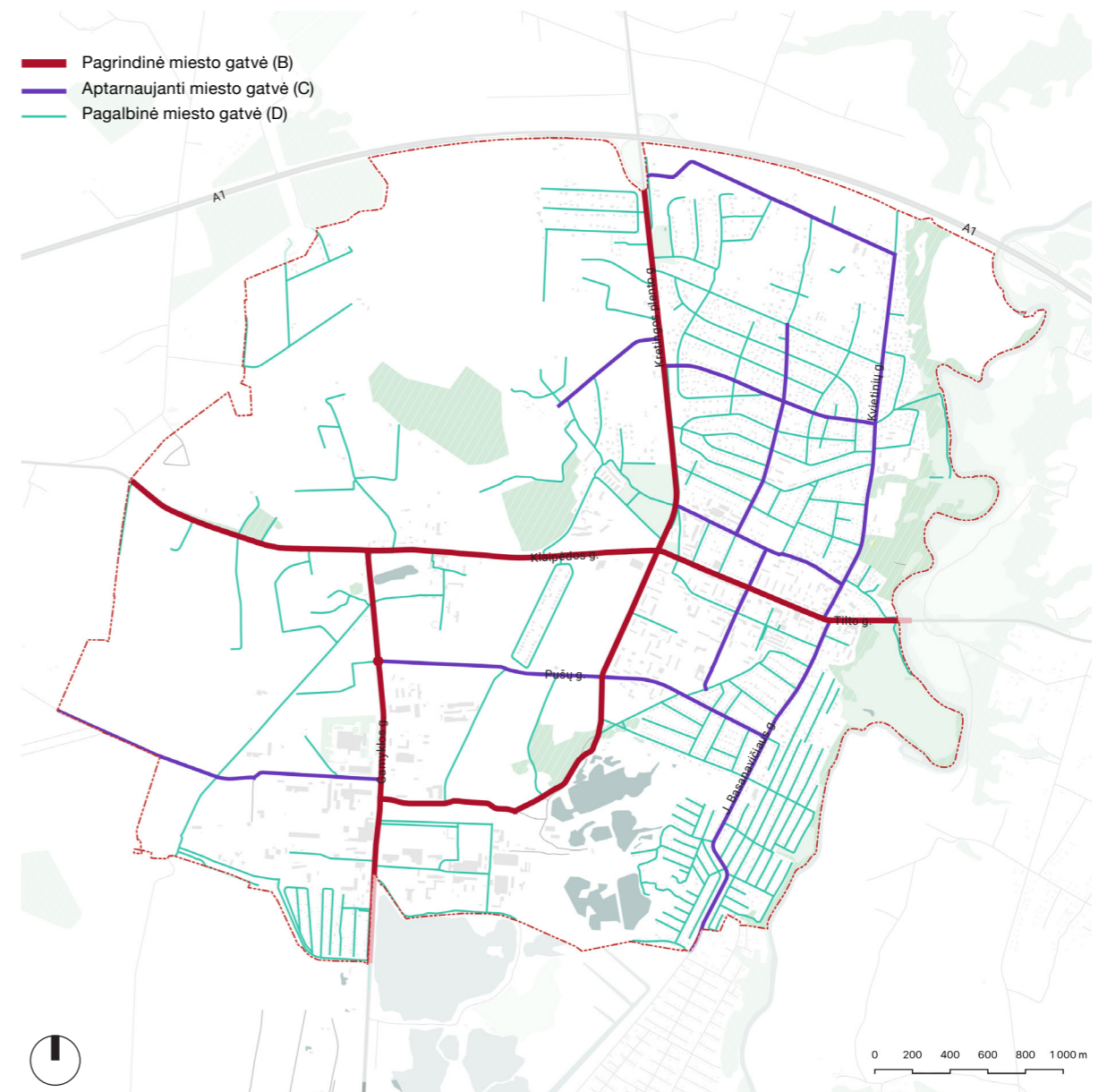
Didžioji dalis pagrindinių traukos taškų išsidėstę palei Kvietinių gatvę, palei Klaipėdos gatvę ir tarp Klaipėdos bei Vingio gatvių. Palei Klaipėdos gatvę įsikūrusios kelios paslaugų įstaigos, prekybos centrai ir kultūros centras. Klaipėdos ir Kvietinių gatvių sankryžoje yra Klaipėdos rajono savivaldybės sveikatos centras. Tarp Klaipėdos ir Vingio gatvių yra kelios mokyklos ir darželiai. Taip pat viena mokykla ir vienas darželis yra Kvietinių gatvėje. Už miesto centro ribų paslaugų beveik nėra.



8 pav. Traukos taškai. Schema mmap.

1.11 Gatvių kategorijos

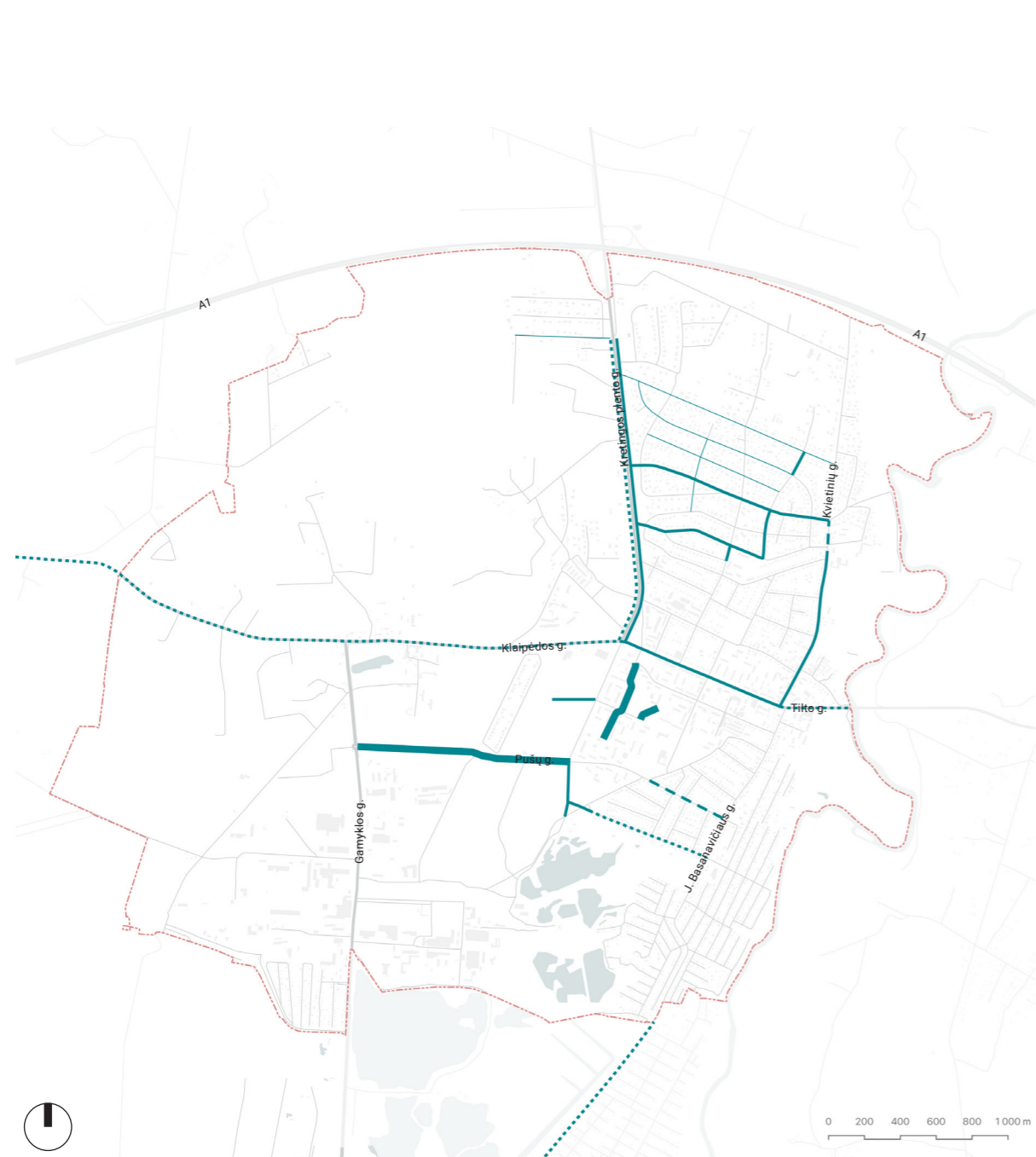
Pagal Gargždų miesto bendrąjį planą (2013 m.) gatvės skirstomos į tris kategorijas – pagrindines gatves (pagal STR atitinkančias B kategoriją), aptarnaujančias gatves (C kategorijos) ir pagalbines gatves (D kategorijos). Pagrindinės gatvės kerta visą miesto teritoriją ir tęsiasi į jungtis su aplinkinėmis gyvenvietėmis. Aptarnaujančios gatvės iš esmės numatomos pagrindinėse miesto vidaus susisiekimo jungtyse, o likusios gatvės yra pagalbinės. Bendrajame plane numatytos gatvių kategorijos yra gerokai per aukštos, o atstumai tarp sankryžų dažnai neatitinka galiojančių teisės aktų. Aukštos gatvių kategorijos reikalauja auktesnio projekcinio greičio ir didesniu juostų pločių, o netinkamai parinkta gatvės kategorija dažnai riboja dviračių takų įrengimo galimybes.



9 pav. Gatvių kategorijos. Schema mmap.

1.12 Esamų dviračių takų būklė

Mieste jau yra nemažai išvystytos dviračių takų infrastruktūros. Dauguma įrengtų dviračių takų yra bendri su pėsčiais arba atskirti greta pėsčiųjų takų ir vidutiniškai 1,5 m pločio. Vietomis dalis važiuojamosios dalies yra išskirta dviračiams, taip pat vidutiniškai apie 1,5 m pločio juosta dvipusiam dviračių eismui. Kai kur gyvenamosiose zonose yra atskirai dviračiams įrengta infrastruktūra pagalbinėse (D) gatvėse, kas šiai kategorijai pagal STR yra nebūtina. Dalyje šių gatvių dviračiams yra išskirtas vienas iš dviejų gatvės šaligatvių.



10 pav. Esami dviračių takai. Schema mmap.



11 pav. Esami geri dviračių takai. Schema mmap.

1.13 Projektuose numatytos trasos

Šiuo metu Gargžduose yra suprojektuotų, bet dar neįrengtų trasų. Šiuos pasiūlymus svarbu įvertinti rengiant miesto dviračių transporto infrastruktūros plėtros planą.



12 pav. Suprojektuotos dviračių trasos. Schema mmap.

1.14 Viešasis transportas

Viešojo transporto maršrutai tranzituoja tik pagrindinėmis miesto gatvėmis – Klaipėdos g., Gamyklos g. ir Kretingos plento g. Po kelias stoteles įrengta miesto centro zonoje, pramonės zonoje, Laugaliuose, taip pat viena stotelė miesto šiaurinėje dalyje Kretingos plento gatvėje.



13 pav. Viešasis transportas. Schema mmap.

1.15 SSSG ANALIZĖ

STIPRYBĖS

Gargždų miestas jau turi pradėtą vystyti dviračių infrastruktūrą, o tai sudaro gerą pagrindą tolimesnei plėtrai. Miesto struktūra yra ypač palanki dviračių transporto vystymui – gan kompaktiška teritorija su aiškiai išreikštu centru leidžia efektyviai suplanuoti dviračių takų tinklą. Svarbus privalumas yra pagrindinių traukos objektų koncentracija centre ir aplink jį, kas leidžia optimizuoti dviračių takų maršrutus ir užtikrinti gerą pasiekiamumą. Dabartiniai pagrindinių gatvių parametrai yra dažnai pertekliniai, todėl galima nebrangi dviračių infrastruktūros plėtra, o pakankamas gatvių plotis sudaro galimybes integruoti dviračių takus iš esmės nepertvarkant transporto eismo.

SILPNYBĖS

Nepaisant pradėtos infrastruktūros plėtros, esama situacija turi nemažai trūkumų. Didžioji dalis įrengtų dviračių takų neatitinka šiuolaikinių kokybės reikalavimų – jie yra per siauri ir neužtikrina saugaus bei patogaus eismo. Ypač problematiškas yra dviračių takų atskyrimas nuo pėsčiųjų srautų – daugelyje vietų dviratininkai ir pėstieji turi dalintis ta pačia erdve. Dviračių takų sistema nėra užbaigta, trūksta svarbių jungčių tarp pagrindinių miesto zonų, kas mažina visos sistemos efektyvumą. Specialiojo dviračių infrastruktūros plano detalumo stoka ir įgyvendinimo sudėtingumas apsunkina sistemingą plėtrą. Pastebima ir neoptimali planavimo praktika – kai kuriose žemesnės kategorijos gatvėse įrengti dviračių takai, nors pagal normatyvus ten galėtų būti organizuojamas mišrus eismas.

GALIMYBĖS

Pastebimas augantis visuomenės susidomėjimas darnaus judumo sprendimais, kas didina politinę ir socialinę paramą dviračių infrastruktūros plėtrai. Derinant dviračių infrastruktūros plėtrą su kitais miesto infrastruktūros atnaujinimo projektais, galima pasiekti didesnio ekonominio efektyvumo. Be to, išvystyta dviračių infrastruktūra atvertų naujas galimybes dviračių turizmui, o tai galėtų prisidėti ir prie miesto ekonominės plėtros.

GRĖSMĖS

Dviračių infrastruktūros plėtra susiduria su keletu reikšmingų grėsmių. Ribotos savivaldybės finansinės galimybės gali stabdyti infrastruktūros plėtrą ir kokybės gerinimą. Nuolat augantis automobilizacijos lygis didina erdvės poreikį gatvėse ir gali kelti papildomų saugumo iššūkių. Keičiant eismo organizavimą gali kilti gyventojų pasipriešinimas, ypač jei pokyčiai paveiks įprastą automobilių eismą ar automobilių stovėjimą. Lietuvos klimato sąlygos sukuria sezoniškumo problemą – žiemos periodu žymiai sumažėja dviračių infrastruktūros naudojimas. Taip pat sudėtinga užtikrinti sklandų koordinavimą su kitais infrastruktūros projektais, kas gali lemti neoptimalų resursų panaudojimą ir pailginti įgyvendinimo terminus.

1.16 Išvados

Atlikus esamos situacijos, galiojančių planavimo dokumentų ir miesto struktūros analizę, galima daryti šias pagrindines išvadas:

Demografinė situacija ir teritorinė struktūra

- Galima aiškiai išskirti pagrindines gyvenamąsias, didelės darbo vietų koncentracijos ir miesto centro zonas;
- Pagrindiniai traukos taškai yra miesto centre ir zonose greta centro, už šių teritorijų ribų esminių traukos objektų nėra;

- Toks teritorinis pasiskirstymas sukuria palankias sąlygas dviračių transporto vystymui dėl nedidelių atstumų tarp pagrindinių traukos zonų.

Esamos infrastruktūros būklė

- Dviračių infrastruktūra pradėta vystyti, tačiau sistema nėra užbaigta;
- Tik vienoje atkarpoje įrengtas platus ir patogus dviračių takas;
- Didžiojoje dalyje trasų takai yra per siauri arba numatyti bendrame sraute su pėsčiaisiais;
- Trūksta vientiso dviračių takų tinklo, jungiančio pagrindines miesto zonas.

Gatvių tinklo ypatumai

- Esama dviračių infrastruktūra pagrinde įrengta aukštesnių kategorijų – pagrindinėse ir aptarnaujančiose – gatvėse;
- Kai kuriose pagalbinėse gatvėse įrengti dviračių takai, nors pagal STR šios kategorijos gatvėse leidžiamas dviračių eismas bendrame sraute kartu su automobiliais;
- Viešasis transportas kursuoja tik pagrindinėse gatvėse, kurių reglamentuoti minimalūs eismo juostų pločiai yra pakankami viešajam transportui.

Strateginis pagrindas

- Dviračių infrastruktūros plėtra atitinka nacionalinius, regioninius ir vietinius strateginius tikslus;
- Esami strateginiai dokumentai sudaro pakankamą teisinį ir planavimo pagrindą dviračių infrastruktūros plėtrai;
- Specialusis dviračių infrastruktūros planas yra gan abstraktus, todėl dažniau trasos nėra įmanomos ir trūksta detalesnių techninių sprendinių.

Tinklo integracijos poreikiai

- Būtina užtikrinti dviračių infrastruktūros integraciją su viešojo transporto sistema;
- Svarbu derinti dviračių takų plėtrą su želdynų sistema ir viešųjų erdvių tinklu;
- Reikalinga koordinacija su inžinerinės infrastruktūros projektais.

Techniniai ir kokybiniai aspektai

- Reikalinga parengti vieningą techninį standartą dviračių infrastruktūrai;
- Būtina užtikrinti pakankamą dviračių takų plotį ir atskyrimą nuo kitų eismo dalyvių;
- Svarbu numatyti dviračių stovėjimo ir saugojimo infrastruktūrą prie pagrindinių traukos objektų, užtikrinant jų prieinamumą ir saugumą.

1.17 Apibendrinimas

Esama dviračių infrastruktūra Gargždų mieste yra jau gerokai išvystyta, tačiau didžioji jos dalis yra netinkamo pločio arba nėra tinkamai atskirta nuo automobilių ir pėsčiųjų. Miesto struktūra ir pagrindinių traukos objektų išsidėstymas sudaro palankias sąlygas dviračių transporto vystymui, tačiau būtina užtikrinti infrastruktūros kokybę, vientisumą ir saugumą. Ateities plėtra turėtų būti orientuota į esamų dviračių takų kokybės gerinimą, trūkstamų jungčių įrengimą ir sistemingą integravimą su kitomis transporto rūšimis.

2. Infrastruktūros plētros rekomendācijas

Šīme skyriuje, vadovaujantis esamos būklēs analizēs išvodomis, identifikuojamos pagrindinės miesto jungtys, apžvelgiama esama jų situacija ir pateikiami galimi sprendimai.“

2.1 Kokybiškos dviračių transporto ir pėsčiųjų infrastruktūros projektavimo principai

Siekiant sukurti efektyvią ir patrauklią dviračių infrastruktūrą Gargždų mieste, būtina vadovautis aiškiai apibrėžtais projektavimo principais. Analizė pirmajame skyriuje analizė atskleidė, kad esama dviračių infrastruktūra mieste yra fragmentuota, dažnai neatitinka šiuolaikinių kokybės standartų ir stokoja sisteminio požiūrio. Šie trūkumai turi būti sprendžiami taikant kompleksinį požiūrį į dviračių infrastruktūros projektavimą ir plėtrą.

14 pav. iliustracija vaizduoja miesto eismo dalyvių prioritetų hierarchiją, kur pėstieji užima aukščiausią (pirmąją) poziciją. Tai atspindi šiuolaikinį požiūrį į darnų judumą, kai planuojant miesto infrastruktūrą, pirmiausia atsižvelgiama į pažeidžiamiausių eismo dalyvių - pėsčiųjų - poreikius.

Šis prioritetų išdėstymas rodo modernų požiūrį į miesto planavimą, kur siekiama:

- Užtikrinti saugią ir patogią aplinką pėstiesiems;
- Skatinti darnų judumą mieste;
- Mažinti priklausomybę nuo automobilių;
- Kurti žmogui, o ne automobiliui draugišką miestą.

Toks prioritetų išdėstymas praktikoje reiškia, kad planuojant infrastruktūrą, pirmiausia užtikrinami pėsčiųjų poreikiai (pakankamai platūs šaligatviai, saugūs perėjimai, poilsio zonos), tada dviratininkų infrastruktūra, ir tik tada sprendžiami automobilių eismo klausimai.

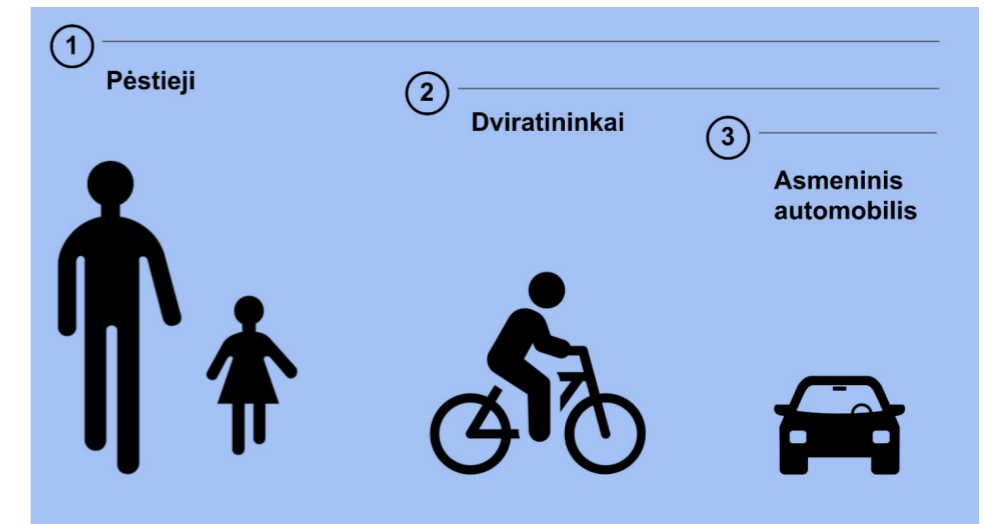
Projektuojant būtina įvertinti esamą miesto struktūrą, traukos objektų išsidėstymą ir gyventojų judėjimo srautus, kurie, kaip parodė analizė, Gargždų mieste yra sukonzentruoti centro zonoje ir aplink ją.

Dviračių infrastruktūros projektavimas turi būti grindžiamas holistiniu požiūriu į miesto transporto sistemą. Tai reiškia, kad infrastruktūros sprendiniai negali būti kuriami izoliuotai – jie turi būti integruoti į bendrą miesto transporto tinklą, atsižvelgiant į visų eismo dalyvių poreikius.

Saugumas yra vienas kertinių dviračių infrastruktūros projektavimo principų. Intensyvaus eismo gatvėse būtina užtikrinti aiškų dviračių eismo atskyrimą nuo motorinio transporto. Sankryžose turi būti įrengiami saugūs sprendiniai, užtikrinantys gerą matomumą visoms eismo dalyvių grupėms. Tinkamas apšvietimas ir aiški kelio ženklų sistema yra būtini saugaus eismo komponentai. Ypatingas dėmesys turi būti skiriamas vietoms, kur dviračių takai kerta intensyvaus eismo gatves.

Patogumas ir vientisumas yra esminiai veiksniai, skatinantys gyventojus rinktis dviratį kaip kasdienę transporto priemonę. Dviračių takai turi būti projektuojami siekiant užtikrinti tiesiogines jungtis tarp pagrindinių traukos taškų, vengiant bereikalingų aplinkkelių ir kliūčių. Takų plotis turi būti pakankamas patogiam dvipusiam eismui, o dangos kokybė turi užtikrinti sklandų važiavimą. Ypač svarbu sukurti nenutrūkstamą dviračių takų tinklą – dabartinė situacija Gargžduose, kai dviračių takai nutrūksta netikėtose vietose ir turi būti taisoma.

Infrastruktūros patrauklumas yra dar vienas svarbus aspektas. Dviračių takai turėtų būti integruojami su žaliaja infrastruktūra, kas ne tik pagerina estetinį vaizdą, bet ir sukuria malonesnę važiavimo aplinką. Svarbu numatyti poilsio zonas ir pakankamą dviračių stovėjimo vietų skaičių prie pagrindinių traukos objektų. Estetiškas aplinkos dizainas gali žymiai prisidėti prie dviračių infrastruktūros patrauklumo.



14 pav. Gatvių planavimo prioritetai. Schema mmap.

Infrastruktūros plėtra turi būti vykdoma etapais, pradedant nuo svarbiausių jungčių. Kiekvienas įgyvendinimo etapas turi sukurti pilnai funkcionuojančią infrastruktūros dalį, kuri būtų naudinga net ir be tolimesnių plėtros etapų. Plėtros darbai turi būti derinami su kitais miesto infrastruktūros projektais, siekiant optimizuoti išteklių panaudojimą ir sumažinti nepatogumus gyventojams.

Gargždų miesto specifika reikalauja ypatingo dėmesio esamų dviračių takų rekonstrukcijai, pritaikant juos šiuolaikiniams standartams. Būtina sukurti trūkstantas jungtis tarp centro ir gyvenamųjų rajonų, integruoti dviračių infrastruktūrą su viešuoju transportu. Eismo organizavimas pagrindinėse gatvėse turi būti optimizuotas, o žalioji infrastruktūra išnaudota dviračių takų plėtrai.

Kokybės užtikrinimas turi būti nuolatinis procesas, apimantis ne tik projektavimo ir statybos etapus, bet ir tolimesnę infrastruktūros priežiūrą. Reguliari stebėseną ir grįžtamojo ryšio mechanizmai gali padėti užtikrinti, kad infrastruktūra atitiktų gyventojų poreikius ir būtų efektyviai naudojama.

Visuomenės įtraukimas į infrastruktūros planavimo ir projektavimo procesus yra būtinas sėkmingam projektų įgyvendinimui. Konsultacijos su gyventojais, informavimo kampanijos ir edukacinės programos padės užtikrinti, kad kuriama infrastruktūra atitiks realius bendruomenės poreikius ir bus aktyviai naudojama.

Šių principų ir procesų laikymasis užtikrins, kad Gargždų mieste bus sukurta kokybiška, saugi ir patraukli dviračių infrastruktūra, kuri skatins darnų judumą ir prisidės prie geresnės gyvenimo kokybės mieste.

2.2 Profilių elementai ir jų pločiai darnaus judumo gatvėms

Kuriant darnaus judumo gatves Gargždų mieste, būtina vadovautis aiškiais principais, užtikrinančiais patogų ir saugų visų eismo dalyvių judėjimą. Remiantis atlikta analize ir gerąja praktika, gatvių profiliai turi būti formuojami atsižvelgiant į skirtingų transporto rūšių poreikius ir jų tarpusavio sąveiką.

Pėsčiųjų infrastruktūros formavimas

Projektuojant pėsčiųjų zonas, pagrindinis dėmesys skiriamas jų saugumui ir patogumui. Optimalus pėsčiųjų tako plotis – 2,50 metro – užtikrina patogų prasilenkimą ir sudaro sąlygas neįgaliųjų judėjimui. Perimetru suformuotose gatvėse pėsčiųjų takai įrengiami prie pastatų fasadų, taip sukuriant natūralų ir logišką judėjimo srautą. Ypatingas dėmesys skiriamas pėsčiųjų prioriteto

užtikrinimui – ties įvažiavimais automobilių eismas organizuojamas taip, kad transporto priemonės kiltų ant pėsčiųjų tako lygio, o ne atvirkščiai.

Infrastruktūros elementai, tokie kaip apšvietimo stulpai ar kelio ženklai, neturi trukdyti pėsčiųjų eismui, todėl jie iškeliami į specialiai tam skirtas technines ar pagalbinės juostas. Ties dviračių ir pėsčiųjų srautų susikirtimais dviratininkų greitis reguliuojamas specialiu horizontaliu žymėjimu, taip užtikrinant saugią šių skirtingų eismo dalyvių sąveiką.

Dviračių infrastruktūros sprendiniai

Dviračių infrastruktūra projektuojama atsižvelgiant į gatvės kategoriją ir eismo intensyvumą. Pagrindinėse gatvėse įrengiami dvipusiai dviračių takai, kurių optimalus plotis – 2,50 metro. Šie takai dengiami raudonu asfaltu, vengiant trinkelio dangos, kuri mažina važiavimo komfortą. Siekiant užtikrinti saugumą, dviračių takai įgilinami ir atskiriami bortais nuo pėsčiųjų zonų, o, kur įmanoma papildomai atskiriami žaliaja juosta.

Dviračių juostos, kurių optimalus plotis – 1,50 metro, projektuojamos važiuojamojoje dalyje arba iškeliamos šalia jos. Ypatingas dėmesys skiriamas saugumui ties automobilių stovėjimo vietomis – tarp stovėjimo zonos ir dviračių juostos numatoma bent 75 centimetrų pločio apsauginė juosta. Mažesnės kategorijos gatvėse, kur eismas mažiau intensyvus, dviratininkai gali judėti bendrame sraute arba specialiai pažymėtose dviračių gatvėse.

Dviračių gatvių specifika

Dviračių gatvės – tai Lietuvoje naujai atsiradęs inovatyvus sprendimas, taikomas mažo intensyvumo D kategorijos gatvėse. Jos išskiriamos vertikaliu ženkliniu, kartais raudona asfalto danga, o automobilių eismas organizuojamas taip, kad dviratininkai turėtų prioritetą, o juos lenkti nebūtų įmanoma. Šis sprendimas leidžia efektyviai išnaudoti esamą gatvių tinklą dviračių infrastruktūrai, nereikalaujant didelių investicijų į atskirų takų įrengimą.

Žaliosios infrastruktūros integravimas

Žalioji infrastruktūra yra neatsiejama darnaus judumo gatvių dalis. Projektuojant naujus arba rekonstruojant esamus takus, ypatingas dėmesys skiriamas esamų medžių išsaugojimui. Aplink medžius numatoma mažiausiai 0,75 metro apsaugos zona, kurioje darbai atliekami rankiniu būdu (dažnai atliekamas ir arboristinis vertinimas). Naujos žaliosios juostos su medžiais ir pomedžiais projektuojamos ne siauresnės nei 2 metrai, o juostos su krūmais ar žoline augmenija – ne siauresnės nei 1 metras.

Gatvės profilio elementų išdėstymas turi būti nuoseklus ir logiškas. Ten, kur esamos medžių eilės nutrūksta, numatomos jungtys ir pratęsimai, taip užtikrinant žaliosios infrastruktūros vientisumą. Žaliosios juostos ne tik gerina miesto ekologinę būklę, bet ir tarnauja kaip buferinės zonos tarp skirtingų eismo dalyvių.

Šie profilio elementai ir jų parametrai sudaro pagrindą kuriant saugią, patogią ir estetišką miesto transporto infrastruktūrą, kuri skatina darnų judumą ir gerina miesto gyvenamąją aplinką.

2.3 Gerieji dviračių infrastruktūros pavyzdžiai

Šiame skyriuje aptarsime tris geruosius dviračių infrastruktūros pavyzdžius iš Amsterdamo ir Vilniaus miestų.

Jan Pieter Heijestraat, Amsterdamas

Gatvėse su dviračių juostomis projektuojamos dvi arba viena vienpusio eismo dviračių juosta. Šios juostos gali būti atskirtos nuo važiuojamosios dalies horizontaliu ženkliniu, apsaugos juosta arba aukščių skirtumu. Jei dviračių juosta projektuojama greta lygiagrečios automobilių stovėjimo zonos, svarbu tarp

jos ir dviračių juostos numatyti bent 50 cm pločio apsauginę juostą. Dviračių juostą nuo pėsčiųjų tako idealiu atveju reikėtų atskirti bent 1 m želdinių juosta arba, esant per mažai vietos, aukščių skirtumu. Mažiau siektina, tačiau galima, pėsčiųjų taką nuo dviračių juostos atskirti tik dangų skirtumu ir horizontaliu ženkliniu.

Upės gatvė, Vilnius

Projektuojant gatves su dviračių taku, svarbu tinkamai atskirti jį nuo važiuojamosios dalies ir pėsčiųjų tako. Tarp važiuojamosios dalies ir dviračių tako turi būti numatyta bent 50 cm apsaugos zona. Tik išskirtiniais atvejais, kai vietos yra mažai, dviračių takas nuo važiuojamosios dalies gali būti atskirtas tik aukščių skirtumu. Dviračių taką nuo pėsčiųjų tako rekomenduojama atskirti 1–2 m žalia juosta. Esant mažai vietos galima dviračių taką nuo pėsčiųjų tako atskirti aukščių skirtumu.

Feike de Boerlaan, Amsterdamas

Dviračių gatvėje dviračiai ir automobiliai juda bendrame sraute, teikiant pirmenybę dviračiams. Tokį sprendimą galima taikyti tik lėto eismo gatvėse. Tokios gatvės dengiamos raudona danga, siektina asfalto, tačiau galima naudoti ir trinkeles, o ženklinimas atliekamas vertikaliu dviračių gatvės ženklu.



15 pav. Infrastruktūros pavyzdžiai

2.4 Pagrindinių jungčių identifikavimas

Analizuojant dviračių infrastruktūros poreikius, ypatingai svarbu suprasti kasdienius gyventojų judėjimo srautus. Pagal demografinę, darbo vietų ir traukos taškų koncentraciją galima identifikuoti pagrindines miesto funkcines zonas ir svarbiausias jungtis tarp jų. Šis supratimas leidžia sukurti tokią dviračių infrastruktūrą, kuri tarnautų ne tik rekreaciniams tikslams, bet taptų kasdienio susisiekimo alternatyva.

Tyrimai rodo, kad dviračių infrastruktūra yra efektyviausia ir duoda didžiausią socialinę bei ekonominę naudą tuomet, kai ji jungia pagrindinius kasdienius traukos taškus – gyvenamąsias zonas su darbo vietomis, švietimo įstaigomis, prekybos centrais ir kitais dažnai lankomais objektais. Tokiu būdu dviratis tampa ne tik laisvalaikio transporto priemone, bet ir patikimu kasdienių kelionių pasirinkimu.



16 pav. Miesto struktūra: centras. Schema mmap.

Miesto centro zona

Tai yra zona kurioje persikloja didelio gyventojų tankumo, darbo vietų koncentracijos ir funkcijų kiekio bei įvairovės sluoksniai. Šiuo atveju ši zona susiformuoja aplink Klaipėdos ir Kvietinių gatvių sankryžą.

Darbo vietų koncentracija

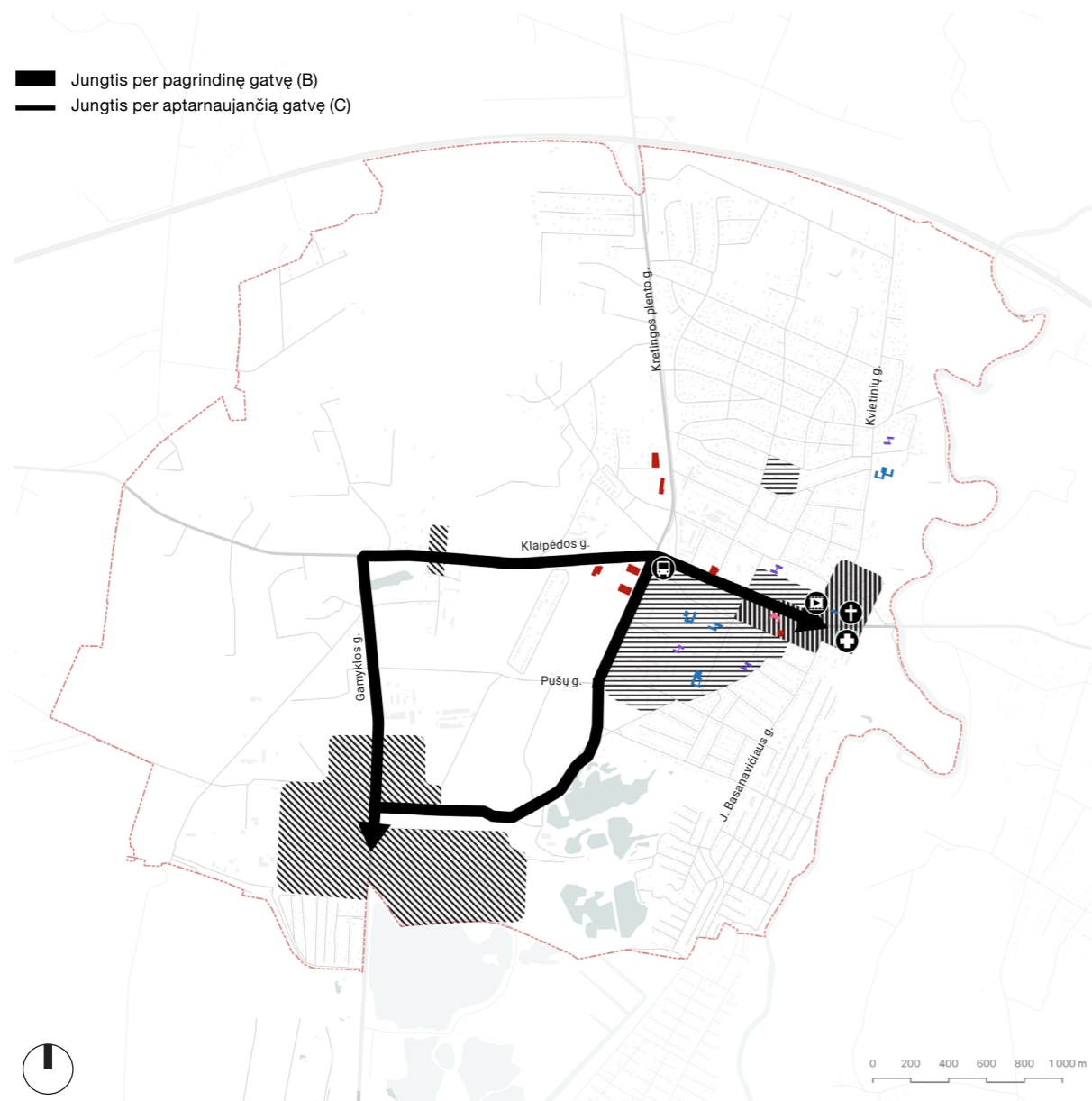
Labai aiškiai identifikuojama pagrindinė darbo vietų koncentracijos teritorija pramoninėje zonoje miesto pietinėje dalyje. Taip pat verta paminėti Laugaliuose esančią zoną, kurioje įsikūrę policijos nuovada ir globos namai. Tarp šios zonos ir miesto centro formuojamos jungtys per pagrindines Klaipėdos, Gamyklos, Dariaus ir Girėno bei BP numatytas Kuršlaukio gatves.



17 pav. Miesto struktūra: darbo vietos. Schema mmap.

Tankiai apgyvendintos miesto dalys

Didelio ir vidutinio tankumo zonos yra greta miesto centro ir išsidėsto į šiaurę bei pietus nuo jo. Siekiant šias zonas integruoti į pagrindinį miesto susisiekimo tinklą ir galutinai jį suformuoti, identifikuojamos jungtys per Kretingos plento, Kęstučio, Kvietinių, J. Basanavičiaus ir Pušų gatves. Atsižvelgiama ir į susisiekimą su gretimais kaimais ir miesteliais (Dauparai, Šlapšilė, Dovilai, Kuliai), kurie nuo Gargždų nutolę nedideliu ir dviračiu patogiai pasiekamu atstumu.



18 pav. Miesto struktūra: didelio tankumo gyvenvietės. Schema mmap.

Vidutinio tankumo miesto dalys

Šios zonos yra greta miesto centro ir išsidėsto į šiaurę bei pietus nuo jo. Siekiant jas apjungti į pagrindinių miesto jungčių tinklą ir galutinai suformuoti šį tinklą, identifikuojamos jungtys per Kretingos plento, Kęstučio, Kvietinių, J. Basanavičiaus, Žemaitės, Vasario 16-osios, Užuovėjos ir Pušų gatves. Atsižvelgiama ir į susisiekimą su gretimais kaimais bei miesteliais, kurie nuo Gargždų nutolę nedideliu ir dviračiu patogiai pasiekamu atstumu (Dauparai, Šlapšilė, Dovilai, Kuliai).

Suformavus pagrindinių miesto jungčių tinklą, išrinktos principinių pjūvių vietos gatvėse.



19 pav. Miesto struktūra: vidutinio tankumo gyvenvietės. Schema mmap.

2.5 Pagrindinių jungčių gatvių probleminių vietų apžvalga ir galimi sprendimai

Klaipėdos gatvė Gargždų centre

Vyrauja per plati važiuojamoji dalis ir per siauras dviračių takas. Tarp dviračių tako ir važiuojamosios dalies yra pagalbiniai gatvių elementai (kelio ženklai, šviestuvai). Vienoje gatvės pusėje įrengtas per platus šaligatvis (perteklinis kietos dangos kiekis), o kitoje – labai plati želdinių juosta. Įrengtos šoninio stovėjimo vietos nėra atskirtos nuo važiuojamosios dalies.

Galimi sprendimai:

- Važiuojamosios dalies siaurinimas papildomų žalių juostų ir/arba dviračių tako sąskaitai;
- Šoninio stovėjimo vietų šalinimas jei per mažai vietos patogiams pėsčiųjų ir/ar dviračių takams;
- Asfaltu dengtų stovėjimo vietų dangos keitimas, kas antrą stovėjimo vietą po 2 m ilgio želdynų salos su medžiu įrengimas;



20 pav. Klaipėdos gatvė Gargždų centre. Schema ir nuotrauka mmap.

- Šaligatvį tarp dviračių tako ir važiuojamosios dalies galima šalinti, nes yra papildomas pėsčiųjų takas anapus žalios juostos;
- Pietinėje gatvės pusėje galima įrengti pakankamo pločio medžiams sodinti želdynų juosta;
- Pagalbinės juostos (kelio ženklams, šviestuvams, išlipimui iš automobilio) tarp dviračių tako ir važiuojamosios dalies įrengimas;
- Dviračių ar pėsčiųjų takus taip pat galima plėsti esamos plačios žalios juostos sąskaita, tačiau pageidautina išlaikyti ją bent 3–2 m pločio.



21 pav. Klaipėdos gatvė Gargždų centre. Schema ir nuotrauka mmap.

Klaipėdos gatvė iki Gargždų centro

Gatvės profilyje yra tik asfaltuota važiuojamoji dalis, kuri pagal gatvės kategoriją yra tinkamo pločio.

Galimi sprendimai:

- Atskirų pėsčiųjų ir dviračių takų įrengimas vieno šalia kito su aukščių skirtumu;
- Dviračių tako atskyrimas nuo pėsčiųjų tako su žalia juosta, išlaikant ir min. 1 m pločio žalią juostą tarp dviračių tako ir važiuojamosios dalies;
- Dviračių tako perkėlimas į kitą gatvės pusę įrengiant min 1 m žalią juostą tarp dviračių tako ir važiuojamosios dalies.



22 pav. Klaipėdos gatvė iki Gargždų centro. Schema ir nuotrauka mmap.

Gamyklos gatvė

Gatvės profilyje yra tik asfaltuota važiuojamoji dalis, kuri pagal gatvės kategoriją yra tinkamo pločio.

Galimi sprendimai:

- Pėsčiųjų ir dviračių takų įrengimas;
- Važiuojamąją dalį, pėsčiųjų taką ir dviračių taką vieną nuo kito atskiriančių žalių ir/ar pagalbinių juostų įrengimas;
- Dviračių taką galima įrengti šalia pėsčiųjų tako, jei jis bus atskirtas aukščių skirtumu (dviračių takas žemiau).



23 pav. Gamyklos gatvė. Schema ir nuotrauka mmap.

Kretingos plento gatvė

Pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūra jungiama į bendrą taką arba įrengiami du siauri takai, esantys vienas šalia kito. Vienoje gatvės pusėje yra plati žalia juosta, kurios dalį būtų galima išnaudoti infrastruktūrai. Važiuojamoji dalis atitinka reikalingą pločio kategoriją.

Galimi sprendimai:

- Esamus takus paversti tik pėsčiųjų takais, o dviračių taką įrengti rytinėje plačioje žaliojoje juostoje, išlaikant tarp dviračių tako ir važiuojamosios dalies bent 1 m pločio žalią juostą;
- Esamus takus paversti tik pėsčiųjų takais, o dviračių taką įrengti vakarinėje dalyje, greta esamo tako, dalies esamo tako ir dalies žaliosios juostos sąskaita. Dviračių taką įgilinti 5 cm žemiau nei pėsčiųjų takas.



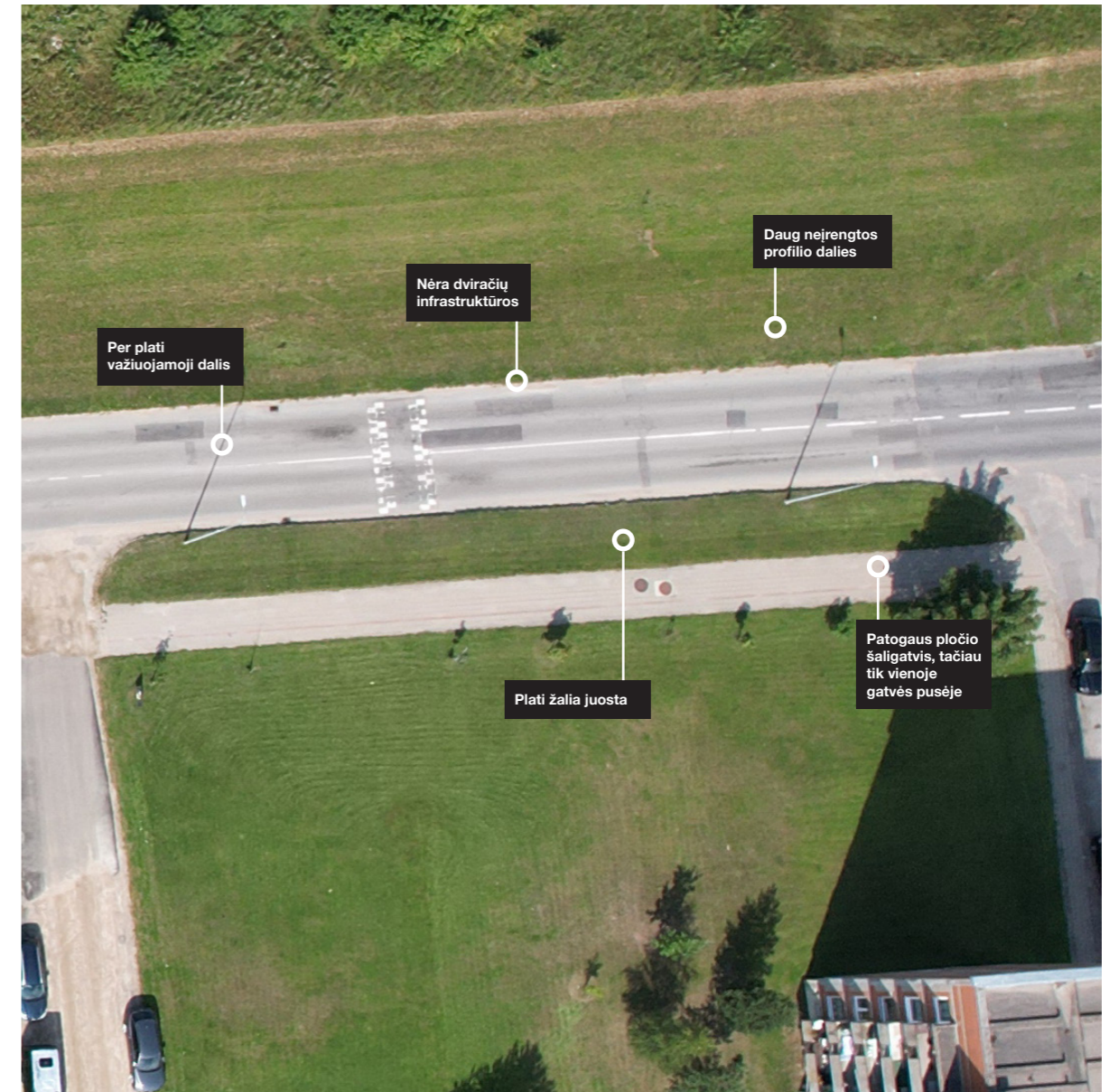
24 pav. Kretingos plento gatvė. Schema ir nuotrauka mmap.

Dariaus ir Girėno gatvė

Gatvė turi plačią profilio struktūrą, tačiau didelė dalis jos nėra įrengta. Šiuo metu yra tik vienas šaligatvis ir važiuojamoji dalis, atskirti plačia žalia juosta. Dviračių infrastruktūra nėra įrengta.

Galimi sprendimai:

- Dviračių taką galima įrengti tiek vienoje, tiek kitoje gatvės pusėje esančiose žaliuose zonose. Dviračių takas turi būti atskirtas nuo važiuojamosios dalies bent 1 m pločio žalia arba apsaugine juosta, o nuo pėsčiųjų tako – žalia juosta arba aukščių skirtumu;
- Bent 2,5 m pločio šaligatvio įrengimas kitoje gatvės pusėje;
- Važiuojamosios dalies siaurinimas iki 6,5 m.



25 pav. Dariaus ir Girėno gatvė. Schema ir nuotrauka mmap.

J. Basanavičiaus gatvė

Miesto centre ši gatvė turi trijų juostų atkarpą ir platų profilį. Trečioji papildoma juosta skirta posūkiui į dešinę sankryžoje su Klaipėdos gatve, tačiau daugelis ją naudoja kaip automobilių stovėjimo juostą. Joje taip pat yra platūs šaligatviai, tačiau trūksta žalių zonų. Eismo juostų plotis yra per didelis pagal gatvės kategoriją.

Likusioje atkarpoje yra tinkamo pločio važiuojamoji dalis, tačiau šaligatviai pernelyg siauri ir nėra dviračių bei žalios infrastruktūros. Taip pat gatvės profilis šioje atkarpoje yra siauras, todėl galimybės įrengti naują infrastruktūrą yra gana sudėtingos.

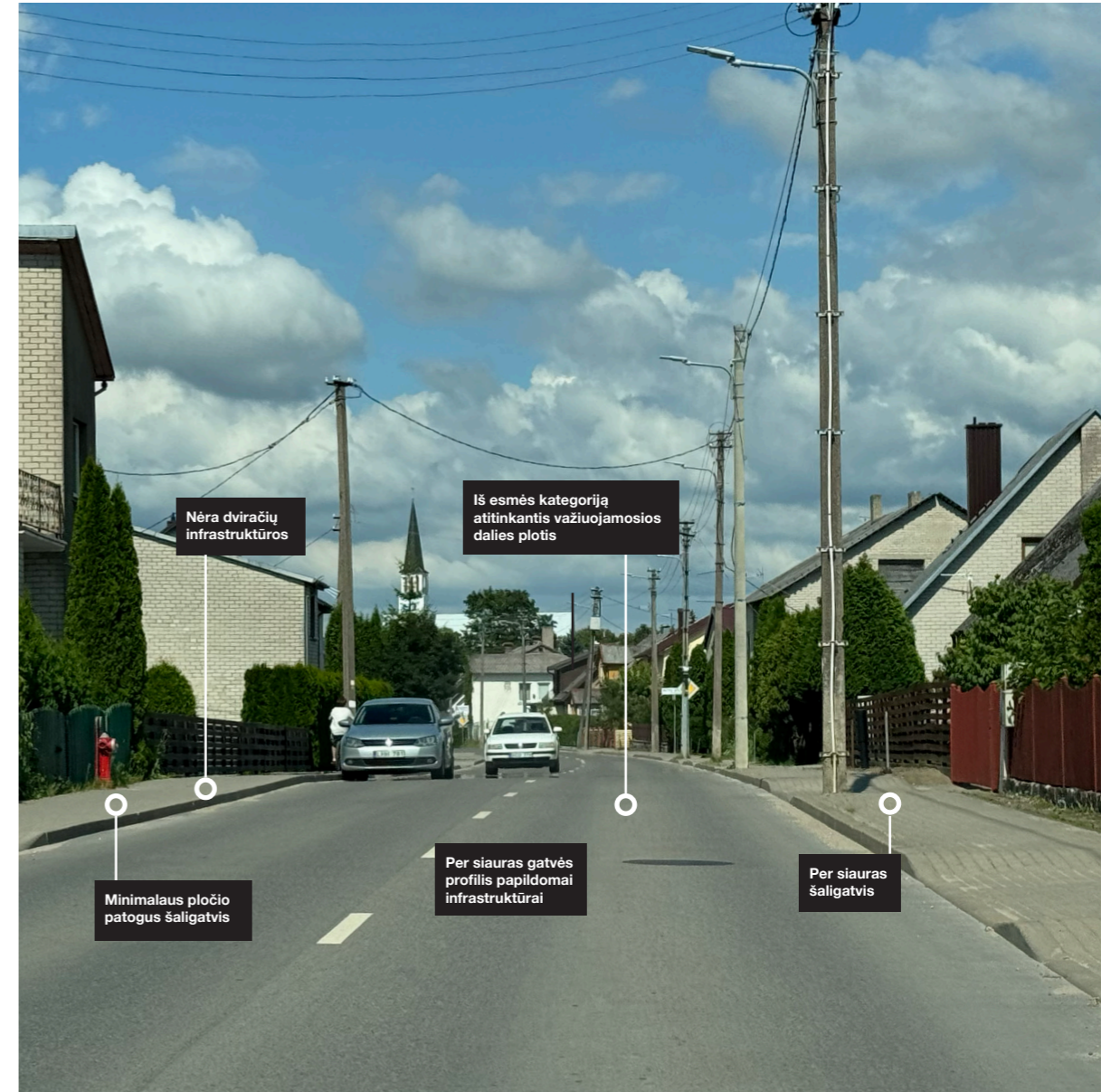
Galimi sprendimai:

- Trijų eismo juostų atkarpos važiuojamosios dalies siaurinimas iki 6 m pločio su dviem eismo juostomis;
- Panaikintos juostos sąskaita galima įrengti dviračių taką arba dviračių juostas, žalią juostą ir automobilių stovėjimo juostą. Jei visi trys elementai netelpa, dviračių infrastruktūra ir žalia juosta turi būti įrengiamos be automobilių stovėjimo juostos;



26 pav. J. Basanavičiaus gatvė. Schema ir nuotrauka mmap.

- Dalies vakarinio šaligatvio pločio perdarymas į žalią juostą;
- Likusiose atkarpose dviračių infrastruktūrą galima spręsti gatvę paverčiant vienpusio eismo ir įrengiant dviračių taką vietoj vienos iš esamų eismo juostų. Šis sprendimas galimas tik su sąlyga, kad automobiliams, kurių kryptimi gatvėje bus panaikintas eismas, bus užtikrintas patogus tranzitas per aplinkines gatves;
- Likusios atkarpos dviračių infrastruktūrą spręsti dviračių tranzitą įrengiant per paralelines gatves, jas paverčiant į dviračių gatves;
- Paskutiniai siūlyti du sprendimai gali būti kombinuojami įrengiant juos skirtingose gatvės atkarpose.



27 pav. J. Basanavičiaus gatvė. Schema ir nuotrauka mmap.

Kvietinių gatvė

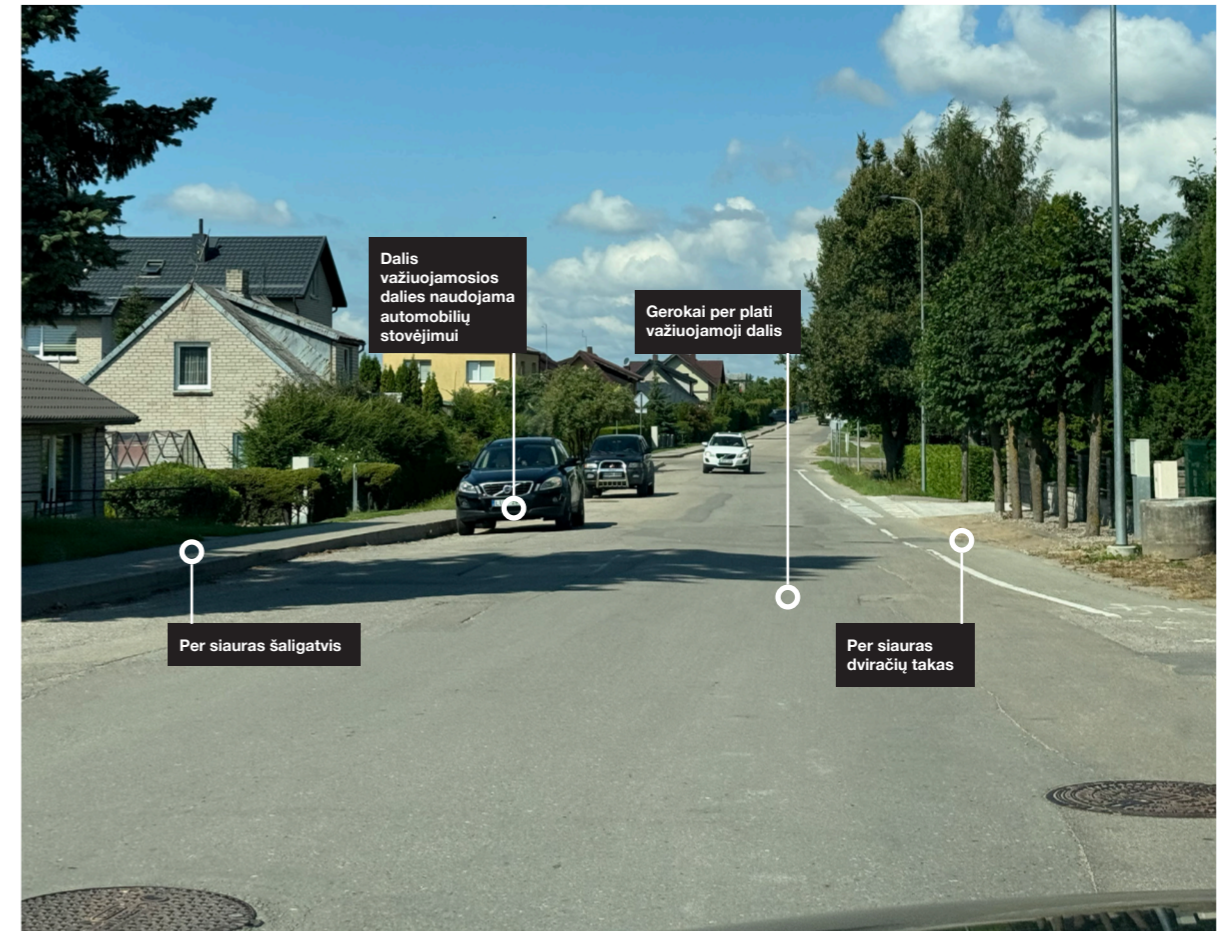
Gatvėje dominuoja per plati važiuojamoji dalis, kuri vietomis siekia net beveik iki 9 m, per siauri pėsčiųjų ir dviračių takai. Kai kuriose vietose dalis važiuojamosios dalies naudojama automobilių stovėjimui.

Galimi sprendimai:

- Važiuojamosios dalies siaurinimas iki 6 m pločio;
- Susiaurintos važiuojamosios dalies sąskaita įrengti dviračių taką arba dviračių juostas, automobilių stovėjimo juostas, žalias juostas ir paplatinti pėsčiųjų takus bent iki 2,25 m. Jei visi keturi elementai netelpa – skirti pirmenybę dviračių infrastruktūrai ir patogaus pločio pėsčiųjų takams;
- Jei dviračių takai įrengiami greta pėsčiųjų tako, juos atskirti aukščių skirtumu, o jei greta važiuojamosios dalies – juos atskirti bent 1 m pločio žalia arba pagalbine juostomis.



28 pav. Kvietinių gatvė. Schema ir nuotrauka mmap.



29 pav. Kvietinių gatvė. Schema ir nuotrauka mmap.



30 pav. Kvietinių gatvė. Schema ir nuotrauka mmap.

Kęstučio gatvė

Gatvės profilyje yra tik asfaltuota važiuojamoji dalis, kuri pagal gatvės kategoriją yra tinkamo pločio. Šaligatvis nusileidžia iki važiuojamosios dalies aukščio, toks „bangavimas“ nėra patogus nei pėstiesiems nei dviratinkams.

Galimi sprendimai:

- Pėsčiųjų ir dviračių takų atskyrimas;
- Dviračių takas gali būti įrengtas šalia pėsčiųjų tako, tačiau atitrauktas nuo jo ir nuo važiuojamosios dalies, arba įrengtas kitoje važiuojamosios dalies pusėje.



31 pav. Kęstučio gatvė. Schema ir nuotrauka mmap.

Pušų gatvė tarp Dariaus ir Girėno ir J. Basanavičiaus gatvių

Vyrauja per plati važiuojamoji dalis ir per siauri šaligatviai, kai kuriose atkarpose įrengtos šoninio stovėjimo vietos su asfalto dangą. Vienoje atkarpoje įrengtas per siauras dviračių takas, o kitoje – dviračių infrastruktūra apskritai nėra įrengta. Dalies gatvės profilis suformuotas tik iš dalies, neįrengta dalis šiuo metu naudojama statmenam automobilių stovėjimui.

Galimi sprendimai:

- Važiuojamosios dalies siaurinimas šaligatvių ir/arba dviračių infrastruktūros sąskaitai;
- Galima įrengti tinkamo pločio dviračių taką arba dviračių juostas;
- Šoninio stovėjimo vietų šalinimas, jei trūksta vietos patogiams pėsčiųjų takams ir dviračių infrastruktūrai;
- Asfaltu dengtų stovėjimo vietų dangos keitimas, kas antrą stovėjimo vietą po 2 m ilgio želdynų salos su medžiu įrengimas;
- Neįrengtoje profilio dalyje galima įrengti pėsčiųjų taką, dviračių taką ir šoninį automobilių stovėjimą. Vietose, kur visi trys elementai netelpa, prioritetą skirti pėsčiųjų ir dviračių takams, atsisakant automobilių stovėjimo vietų.



32 pav. Pušų gatvė tarp Dariaus ir Girėno ir J. Basanavičiaus gatvių. Schema ir nuotrauka mmap.

Pušų gatvė tarp Dariaus ir Girėno ir Gamyklos gatvių

Vyrauja per plati važiuojamoji dalis, o dalis gatvės profilio dar neįrengta. Vienoje gatvės pusėje įrengtas per siauras pėsčiųjų takas greta patogaus pločio dviračių tako, tačiau šie takai nėra atskirti aukščio skirtumu ar žalia juosta.

Galimi sprendimai:

- Pėsčiųjų tako įrengimas kitoje gatvės pusėje, siekiant jį įrengti palei raudonąją liniją.
- Važiuojamosios dalies siaurinimas iki 6,5 m;
- Geresniam dviračių ir pėsčiųjų takų atskyrimui galima paaukštinti pėsčiųjų taką 5 centimetrais arba perkelti dviračių taką į kitą gatvės pusę, užtikrinant apsauginę arba žalią juostą tarp dviračių tako ir važiuojamosios dalies bei žalią juostą tarp dviračių tako ir pėsčiųjų tako.



33 pav. Pušų gatvė tarp Dariaus ir Girėno ir J. Basanavičiaus gatvių. Schema ir nuotrauka mmap.



34 pav. Pušų gatvė tarp Dariaus ir Girėno ir Gamyklos gatvių. Schema ir nuotrauka mmap.

2.6 Išvados

Pagal miesto centro, didžiausios darbo koncentracijos ir tankiausiai apgyvendintų zonų vietas buvo identifikuotos svarbiausios jungtys dviračių infrastruktūros vystymui per Klaipėdos, Kretingos plento, Gamyklos, Kuršlaukio, Dariaus ir Girėno, Kvietinių, Kęstučio, J. Basanavičiaus ir Pušų gatves. Iš esmės visose minėtose gatvėse arba nėra dviračių infrastruktūros, arba ji įrengta netinkamai (per siaurame take arba bendrame sraute su pėsčiais).

Atlikus Gargždų miesto pagrindinių gatvių probleminių vietų apžvalgą, galima išskirti keletą dažniausiai pasitaikančių problemų:

- **Nepakankama ir netinkama dviračių infrastruktūra** yra vienas pagrindinių iššūkių. Daugelyje gatvių, tokių kaip Klaipėdos, Kretingos plento, Dariaus ir Girėno, Kvietinių, Kęstučio, Pušų, arba visiškai nėra dviračių takų, arba jie yra per siauri, be fizinio atskyrimo nuo važiuojamosios dalies. Tai sukelia pavojingą dviratininkų ir pėsčiųjų srautų maišymąsi, trukdo saugiam ir patogiam judėjimui;
- **Per plati važiuojamoji dalis.** Tokios gatvės kaip Kvietinių, Pušų turi gerokai platesnę važiuojamąją dalį, nei reikalauja gatvės kategorija. Dėl to sumažėja vietos pėstiesiems ir dviratininkams, o padidėjęs automobilių greitis kelia papildomų saugumo problemų;
- **Per siauri šaligatviai.** Gatvėse, tokiose kaip J. Basanavičiaus, Pušų, pastebimos pernelyg siauros pėsčiųjų infrastruktūros, apsunkinančios judėjimą;
- **Statmenasis automobilių stovėjimas važiuojamojoje dalyje.** Kvietinių ir Pušų gatvėse dalis važiuojamosios dalies naudojama automobilių stovėjimui, taip sumažindant erdvę kitoms eismo rūšims;
- Galiausiai pastebėta, kad kai kuriose gatvėse, pavyzdžiui, Pušų, **gatvės profilis įrengtas tik iš dalies**, o likusią dalį užima stacionarus automobilių stovėjimas;
- Daugumoje gatvių, kurių plotis didelis yra keli galimi dviračių infrastruktūros gerinimo sprendimai. Ten, kur vietos mažiau, galimybės yra ribotos, todėl dviračių infrastruktūra dažniausiai gali būti sprendžiama tik vienu būdu.

Apibendrinant, pagrindinės problemos, identifikuotos analizuotose Gargždų miesto gatvėse, yra susijusios su nepakankama dviračių infrastruktūra, per plačia važiuojamąja dalimi, per siaurais šaligatviais, statmenu automobilių statymu važiuojamojoje dalyje ir nepilnai įrengtu gatvės profiliu. Šių problemų sprendimas leistų sukurti saugesnę ir patogesnę aplinką visų eismo dalyvių judėjimui.

3. Dviračių infrastruktūros plėtros planas

Šiame skyriuje pateikiamas siūlomas dviračių infrastruktūros planas su gatvių profilių pasiūlymais, kuriuose pritaikyti praėjusiame skyriuje siūlyti sprendiniai. Taip pat sudaromas vystymo etapų grupavimas ir nustatoma vystymo prioritetinga eilė.

3.1 Plano tikslai, uždaviniai ir rengimo procesas

Šiame skyriuje pateikiamas išsamus siūlomas dviračių infrastruktūros planas Gargždų mieste. Jis apima prioritetinį dviračių infrastruktūros vystymo planą, detalius gatvių profilių sprendimus ir rekomendacijas dėl dviračių saugyklų įrengimo.

Pirmiausia, įvertinus esamą situaciją, nustatytos būtinos dviračių trasos, kurios yra tinkamai įrengtos, tvarkytinos arba nebūtinos. Šis vertinimas leido suprasti, kurias esamas trasas reikia išlaikyti, atnaujinti ar pašalinti. Remiantis šia esamos situacijos analize, buvo parengtas prioritetinis dviračių infrastruktūros vystymo planas. Jame nustatytos svarbiausios jungtys dviračių transporto tinklui plėtoti, atsižvelgiant į miesto centrą, darbo vietų koncentraciją ir gyvenamųjų zonų ypatumus. Tam tikroms trasoms buvo suteikti aukštesni prioritetai, atsižvelgiant į jų svarbą ir įrengimo galimybes. Šie sprendiniai buvo kelis kartus aptarti su savivaldybės atstovais.

Vėliau buvo rengiami detalūs gatvių profilių sprendimai pagrindinėms miesto gatvėms. Šiuose profiliuose numatyta, kaip įrengti tinkamas dviračių ir pėsčiųjų trasas siauriausiose gatvės profilio vietose, jas atskiriant nuo važiuojamosios dalies ir užtikrinant saugų bei patogų eismą. Įvairiuose gatvių tipuose siūlomi skirtingi sprendimai, pritaikyti konkrečioms sąlygoms.

Galiausiai, pateikiamos rekomendacijos dėl dviračių saugyklų įrengimo svarbiose miesto vietose, tokiose kaip prie autobusų stoties, mokyklų ir daugiabučių namų. Šios saugyklos užtikrintų patogų dviračių laikymą ir paskatintų gyventojus aktyviau naudotis dviračiais.

Įgyvendinus šį išsamų dviračių infrastruktūros planą, Gargždų mieste būtų sukurta moderni, integruota ir patraukli dviračių judėjimo sistema, užtikrinanti saugią ir patogią alternatyvą motorizuotam transportui. Planas apima visapusišką požiūrį į dviračių infrastruktūros plėtrą, siekiant užtikrinti gerą miesto susisiekimą ir skatinti aktyvų judumą.

Dviračių infrastruktūros prioritizavimas

Atlikus esamos dviračių infrastruktūros būklės vertinimą, buvo sudaryta prioritetinė dviračių infrastruktūros vystymo schema. Joje nustatytos svarbiausios jungtys, kurias būtina plėtoti, atsižvelgiant į miesto centro, darbo vietų koncentracijos bei gyvenamųjų zonų ypatumus.

Prioritetai buvo nustatyti, atsižvelgiant į trasų aktualumą, esamą įrengtumą, taip pat įrengimo ir sutvarkymo galimybes:

- **Pirmojo** prioriteto grupei priskirtos neįrengtos trasos, kurių įrengimas užtikrintų pagrindinį susisiekimą dviračiais tarp darbo vietų, mokyklų, darželių, centro ir gyvenamųjų zonų;
- **Antrajam** prioritetui priskirtos kitos svarbios, tačiau šiuo metu neįrengtos trasos, kurios būtų reikšmingos visapusiškai funkcionaliai dviračių infrastruktūrai;
- **Trečiasis** prioritetas skirtas įrengtoms, tačiau tvarkytinoms trasoms, taip pat neįrengtoms, bet mažiau aktualioms trasoms. Trasų atkarpos, kurios jau yra gerai įrengtos, nebuvo priskirtos jokiame prioritetui, nes jų tvarkymas nėra būtinas.

Šis prioritetinis planas leidžia sukcentruoti išteklius į svarbiausias ir aktualiausias dviračių infrastruktūros plėtros kryptis, pirmiausia užtikrinant pagrindinį susisiekimą dviračiais, o vėliau – sistemų išbaigimą.

Detalūs gatvių profilių sprendimai

Siekiant užtikrinti saugų ir patogų dviračių eismą, buvo parengti detalūs gatvių profilių sprendimai pagrindinėms Gargždų miesto gatvėms. Šiuose sprendimuose numatyta, kaip atskirti dviračių ir pėsčiųjų takus nuo važiuojamosios dalies, užtikrinti tinkamą jų pločių ir aukščių santykį, taip pat kaip integruoti šias infrastruktūras į gatvių profilius. Tokio detalumo gatvių profilių sprendimai užtikrina, kad dviračių ir pėsčiųjų infrastruktūra būtų tinkamai integruota į miesto gatvių aplinką, o eismo dalyviai galėtų saugiai ir patogiai judėti. Skirtingi gatvių tipai reikalauja pritaikytų sprendimų, todėl kiekvienas atvejis buvo vertinamas atskirai.

Planas ir įgyvendinimo kaštai

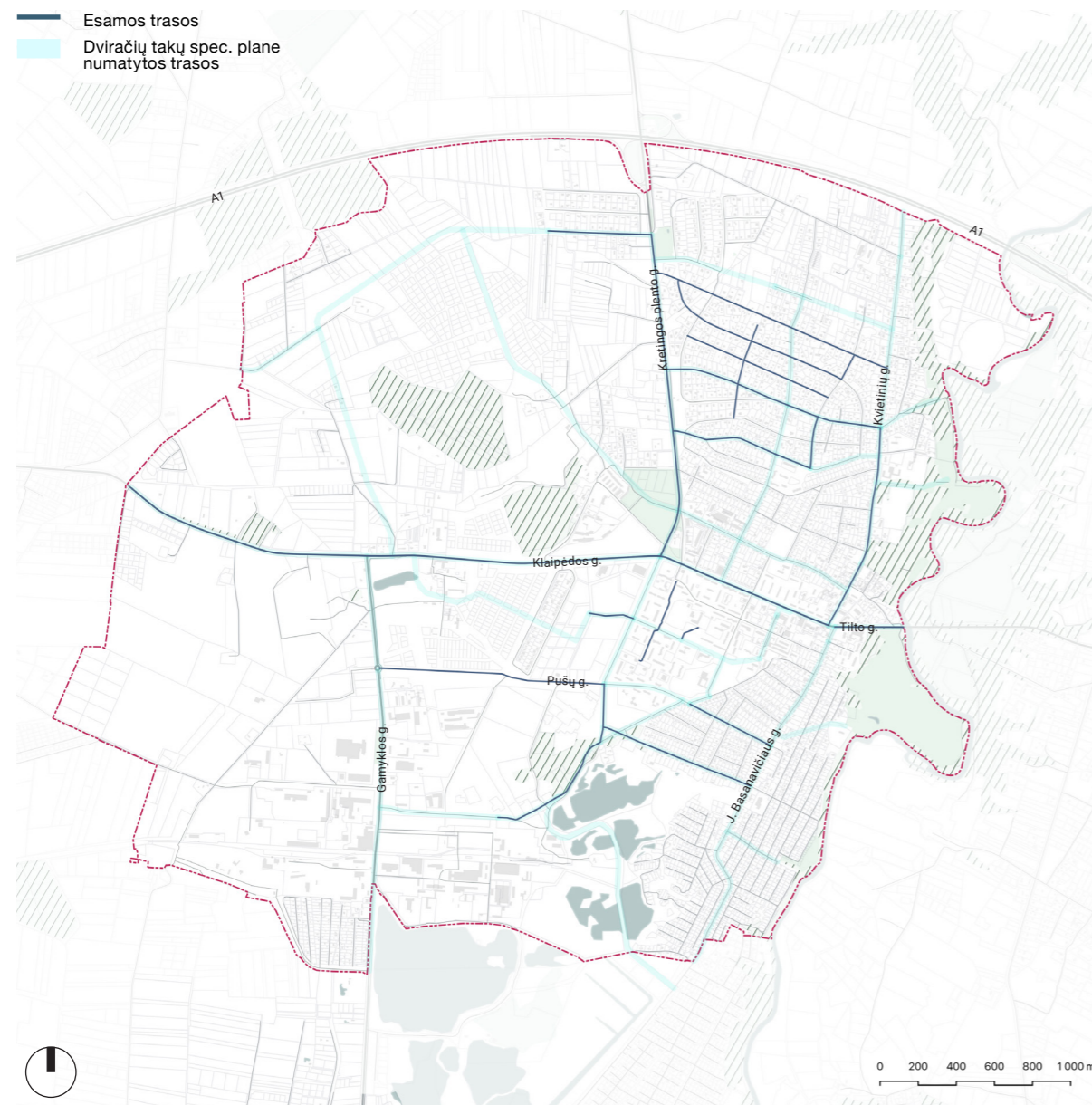
Plano įgyvendinimo grafikas sudaromas atsižvelgiant į darbų sudėtingumą, kainą bei trasų prioritizavimą. 2025 metais numatoma atlikti ženklinimo darbus pigiausiose trasose, o 2026–2027 metais – sudėtingesnius remonto ir naujų trasų įrengimo darbus. 2028–2030 metais planuojamas likusių trasų sutvarkymas pagal gerąją praktiką.

Įgyvendinimo planas su numatytais etapais ir kainomis suteikia realią programą dviračių infrastruktūros plėtrai Gargždų mieste. Nuoseklus šio plano įgyvendinimas užtikrins, kad investicijos būtų nukreiptos į prioritetines ir svarbiausias kryptis, sukuriant modernią, integruotą ir patrauklią dviračių judėjimo sistemą.

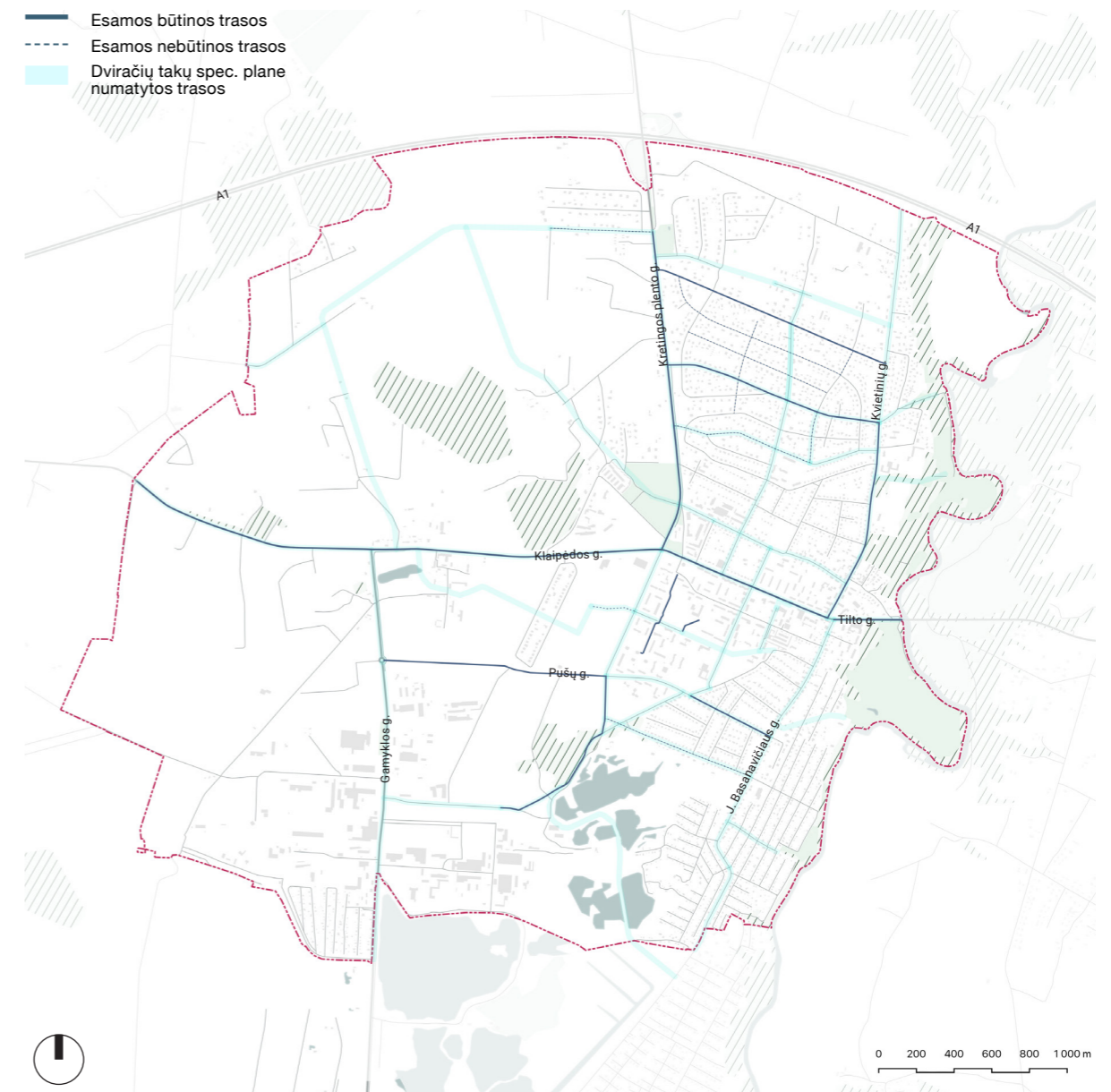
3.2 Siūlomas dviračių infrastruktūros planas

Ivertinus planavimo dokumentus, nustatytos svarbiausios miesto jungtys ir svarbūs objektai, parengiamas dviračių transporto infrastruktūros plėtros planas.

Pirmame žingsnyje nustatyta, kurios iš esamų dviračių trasų yra būtinos, o kurios – ne. Padaryta išvada, kad dviračių trasos Vyturių, Rasos, Topolių, Žalgirio, Gargždės, Alyvų, Pievų, Užuvėjos ir Gluosnių gatvėse yra nebūtinos.



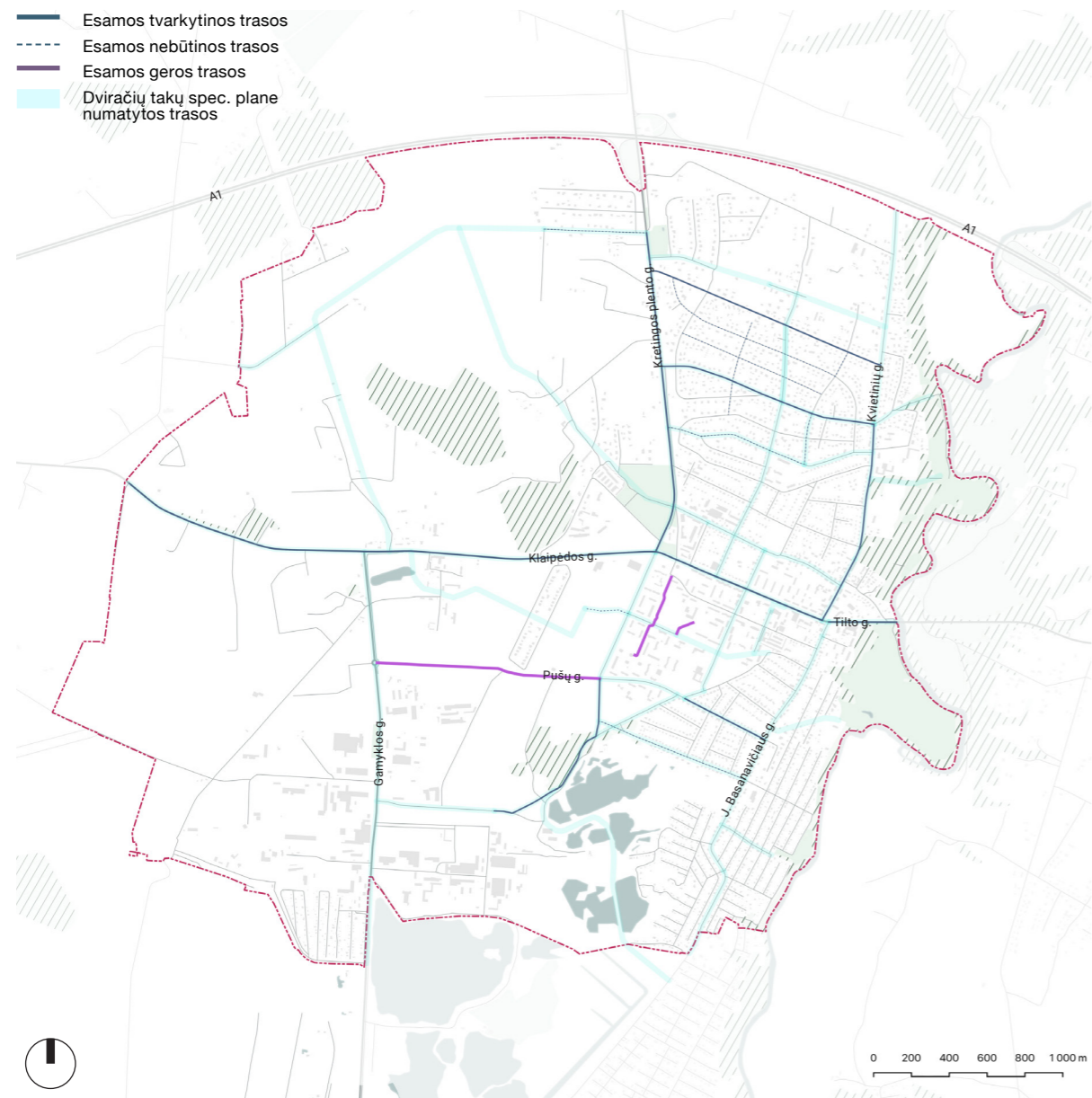
35 pav. Esamų įrengtų dviračių trasų schema. Schema mmap.



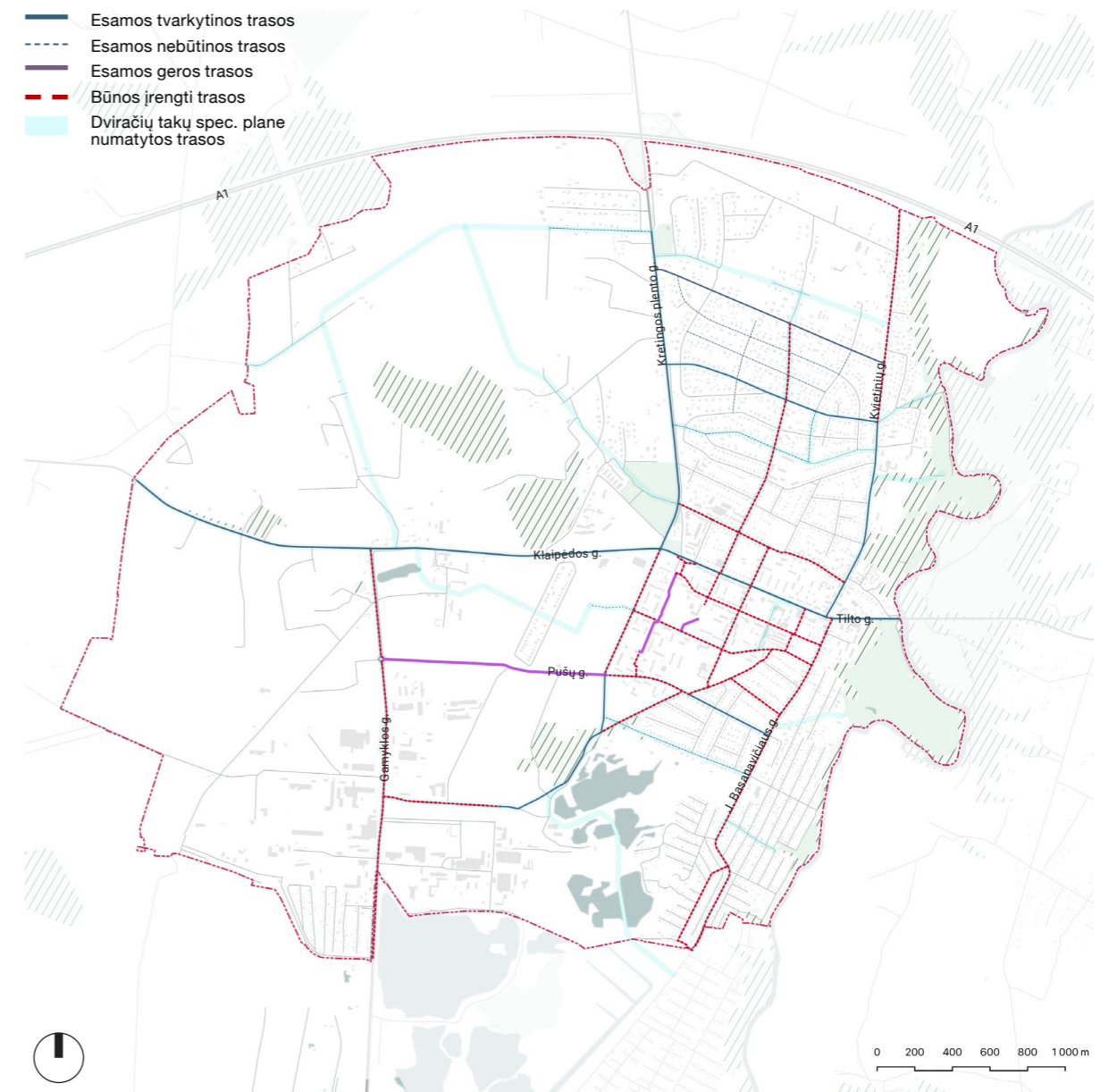
36 pav. Esamų įrengtų ir būtinų dviračių trasų schema. Schema mmap.

Esamos būtinos dviračių trasos buvo įvertintos pagal gerosios praktikos kriterijus: STR atitikimą, patogų plotį, tinkamą įrengimą bei būtinų profilių integravimą į gatvės profilį. Trasos, atitinkančios bent tris iš minėtų kriterijų, laikomos tinkamai įrengtomis. Iš viso nustatytos trys tokios trasos – Pušų gatvės atkarpa tarp Gamyklos ir Dariaus ir Girėno gatvių bei dvi Melioratorių takų atkarpos.

Esamos, būtinos ir netinkamai įrengtos trasos turi būti tvarkomos, siekiant jose įrengti patogią ir patrauklią dviračių transporto infrastruktūrą. Būtinose trasose, kuriose nėra dviračių transporto infrastruktūros, turi būti siūlomi gerąją praktiką atitinkantys sprendimai.

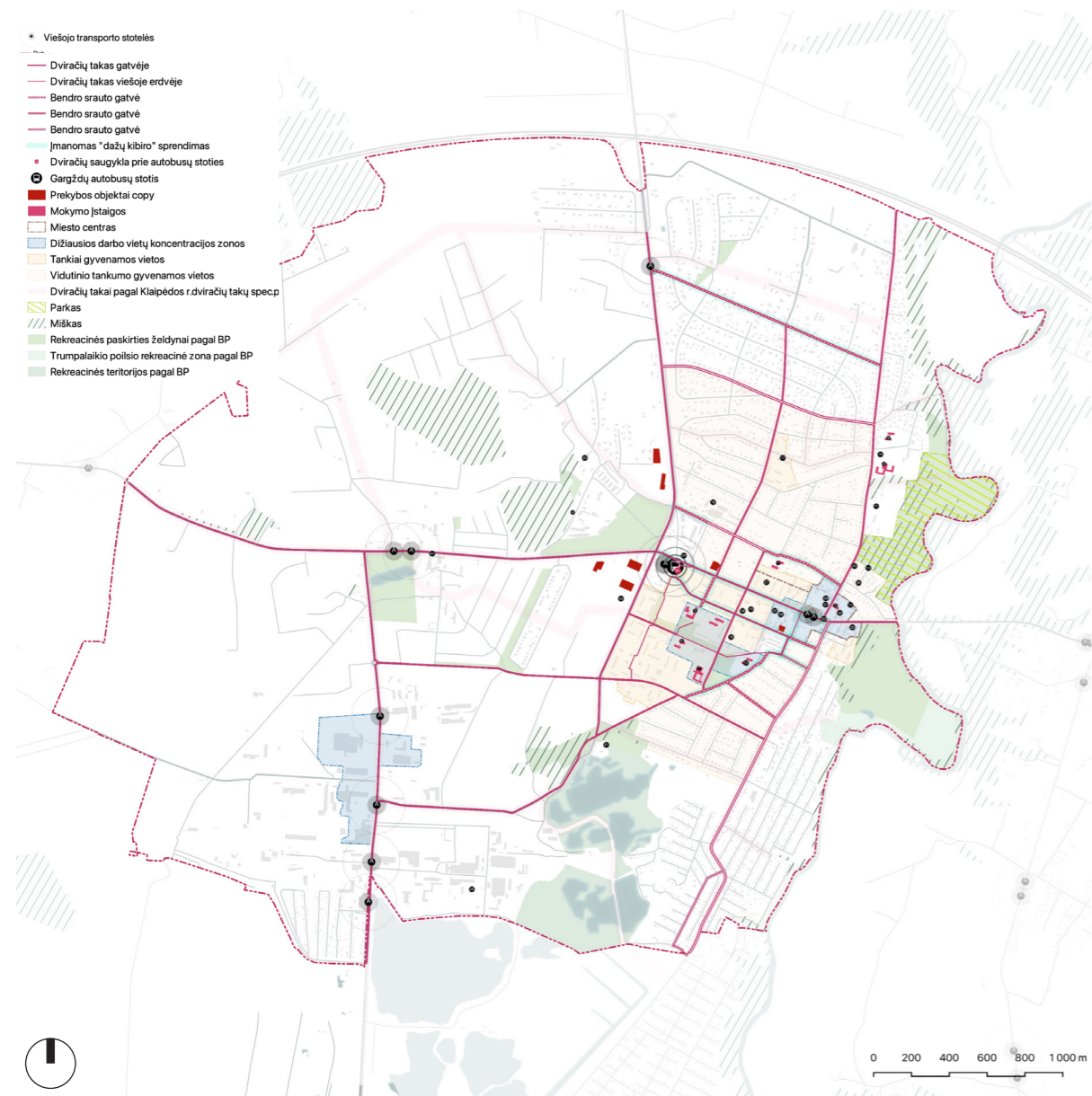


37 pav. Esamų gerų ir tvarkytinų būtinų dviračių trasų schema. Schema mmap.



38 pav. Esamų būtinų gerų ir tvarkytinų bei būtinų įrengti dviračių trasų schema. Schema mmap.

Įvertinus visas būtinas trasas, tiek įrengtas, tiek neįrengtas, buvo sukurti pasiūlymai dviračių transporto infrastruktūros plėtrai. Daugumoje trasų numatyti arba nauji, arba tvarkytini esami dviračių takai. Vasario 16-osios ir J. Basanavičiaus gatvėse siūlomi dviračių gatvės sprendimai, Smėlio gatvėje siūloma bendro srauto gatvė, Kęstučio gatvėje – dviračių juostos.



39 pav. Siūlomas dviračių infrastruktūros planas

3.3 Siūlomi pagrindinių trasų profiliai

Skyriuje pateikiamos sprendimų rekomendacijos dešimčiai gatvių ir vienai sankryžai:

- Klaipėdos gatvė (B);
- Gamyklos gatvė (B);
- Kretingos plento gatvė (B);
- Dariaus ir Girėno gatvė (B);
- Kuršlaukio gatvė (B);
- Kęstučio gatvė (C);
- Kvietinių gatvė (C);
- Vasario 16-osios gatvė (C)
- Žemaitės gatvė (C)
- J. Basanavičiaus gatvė (C);
- Pušų gatvė (C);
- Užuvėjos gatvė (D)
- Klaipėdos, Tilto, Kvietinių ir J. Basanavičiaus gatvių sankryža.

Pasiūlymai pateikti vadovaujantis šiais teisės aktais:

- STR 2.06.04:2014 „GATVĖS IR VIETINĖS REIŠMĖS KELIAI. BENDRIJI REIKALAVIMAI“ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.413395/asr>
- PĖSČIŪJŲ IR DVIRAČIŲ TAKŲ PROJEKTAVIMO REKOMENDACIJOS <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.435071>
- LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ ĮSTATYMAS <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.17779/cndiynEsjx>

Parengti pjūviai yra rekomendacinio pobūdžio ir galės būti koreguojami dviračių trasų įgyvendinimo projektų metu.

3.3.1 Klaipėdos gatvė iki Gargždų centro (B)

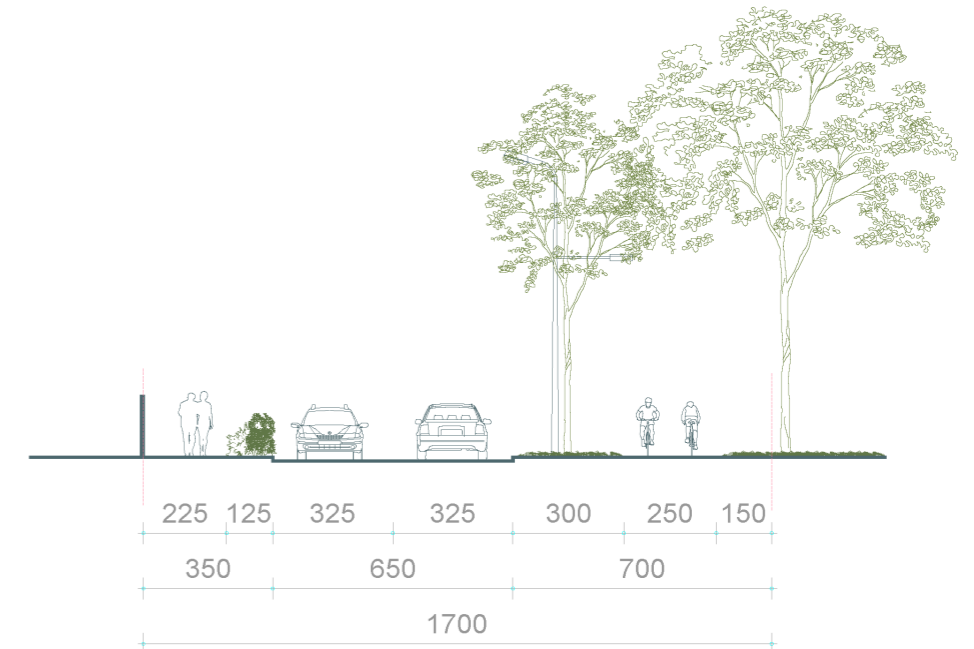
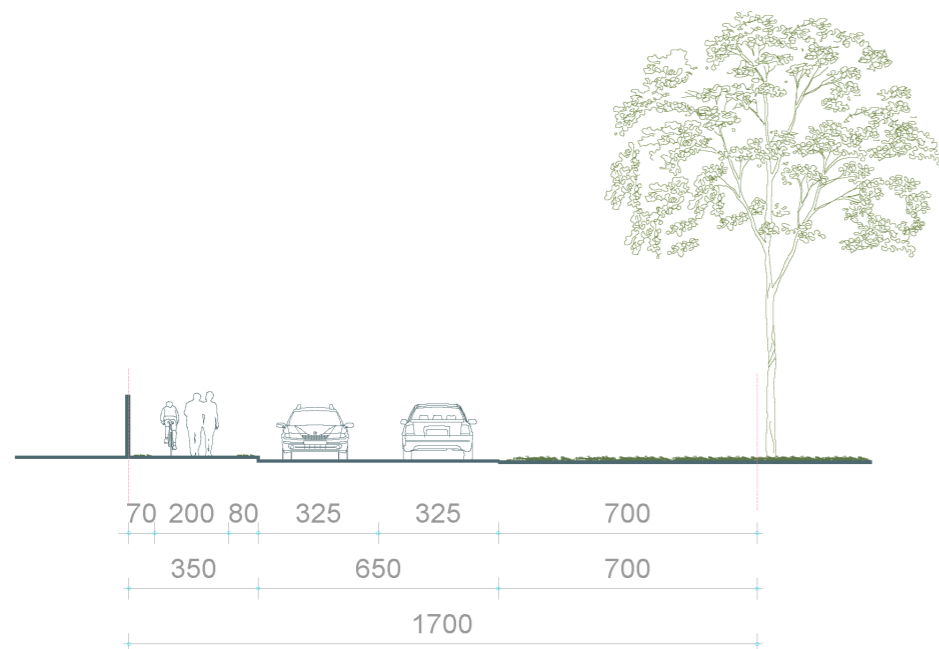
Esama situacija:

- Pagrindinė miesto tranzitinė gatvė;
- Gatvė veda į miesto centrą;
- Plotis siauriausioje vietoje tarp suformuotų sklypų – 17 m.



Sprendimo rekomendacija (2033 m. €€):

- Bendras pėsčiųjų ir dviračių takas platinamas ir paverčiamas tik pėsčiųjų taku;
- Kitoje gatvės pusėje įrengiamas patogaus pločio dviračių takas;
- Dviračių ir pėsčiųjų takus nuo važiuojamosios dalies atskiria želdinių juostos.



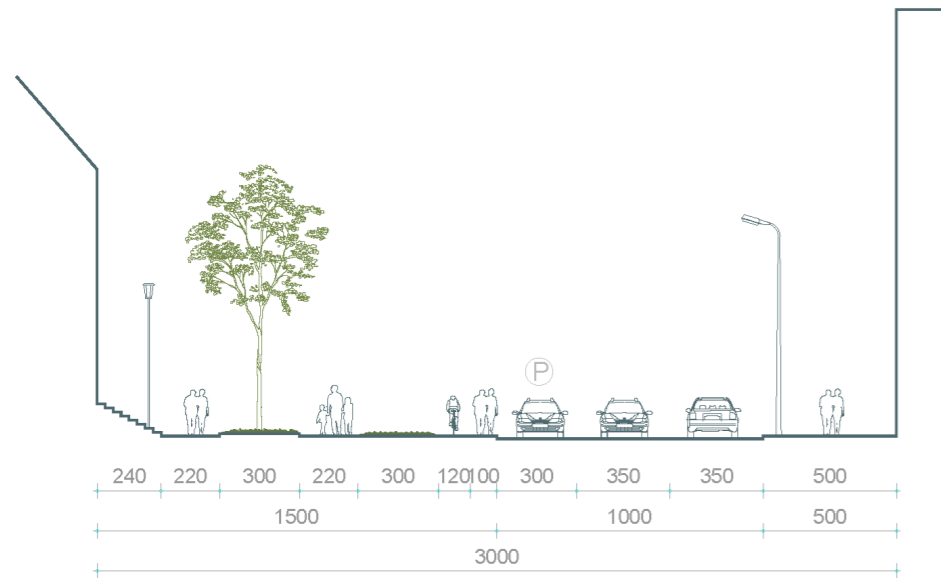
40 pav. Klaipėdos g. iki Gargždų centro esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

41 pav. Klaipėdos g. iki Gargždų centro sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.3.2 Klaipėdos gatvė Gargždų centre (B)

Esama situacija:

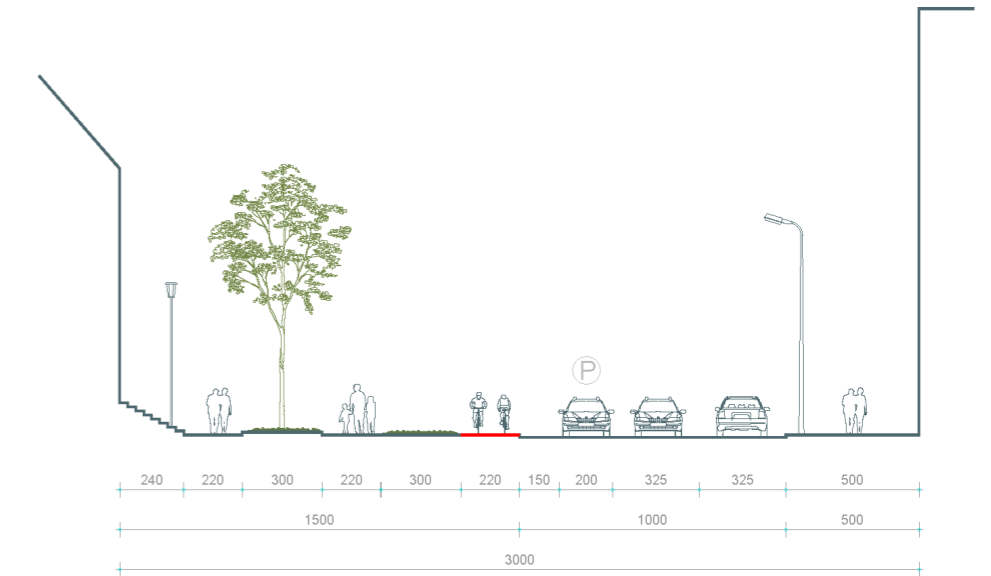
- Bendras pėsčiųjų ir dviračių takas platinamas ir paverčiamas tik pėsčiųjų taku;
- Kitoje gatvės pusėje įrengiamas patogaus pločio dviračių takas;
- Dviračių ir pėsčiųjų takus nuo važiujamosios dalies atskiria želdinių juostos.



42 pav. Klaipėdos g. centre esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2025 m. €):

- Esamas dviračių takas platinamas iki esamo borto pėsčiųjų tako sąskaita;
- Važiujamoji dalis horizontaliu ženkliniu suskirstoma į dvi 3,25 m pločio eismo juostas, 2 m pločio stovėjimo juostą ir 1,5 m pločio juostą išlipimui iš automobilio.



44 pav. Klaipėdos g. centre nebrangaus sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2037 m. €€):

- Plataus šaligatvio dalis atiduodama želdiniams;
- Važiujamoji dalis siaurinama iki 6,50 m;
- Automobilių stovėjimo juostos danga dengiama trinkelėmis ir kas dvi vietas sodinamas medis;
- Raudonų trinkelė dviračių takas platinamas, o tarp jo ir stovėjimo vietų įrengiamas pagalbinis šaligatvis.



43 pav. Klaipėdos g. centre sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.3.3 Tilto gatvė tarp J. Basanavičiaus g. Ir Tilto g. 9 (B)

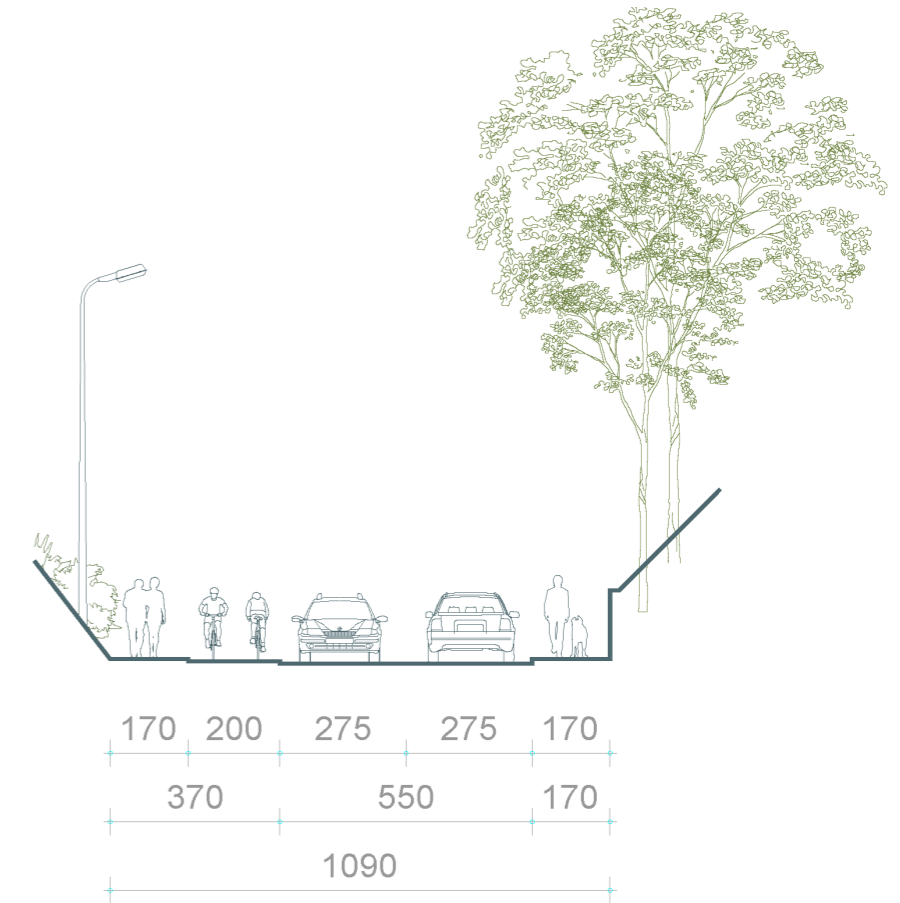
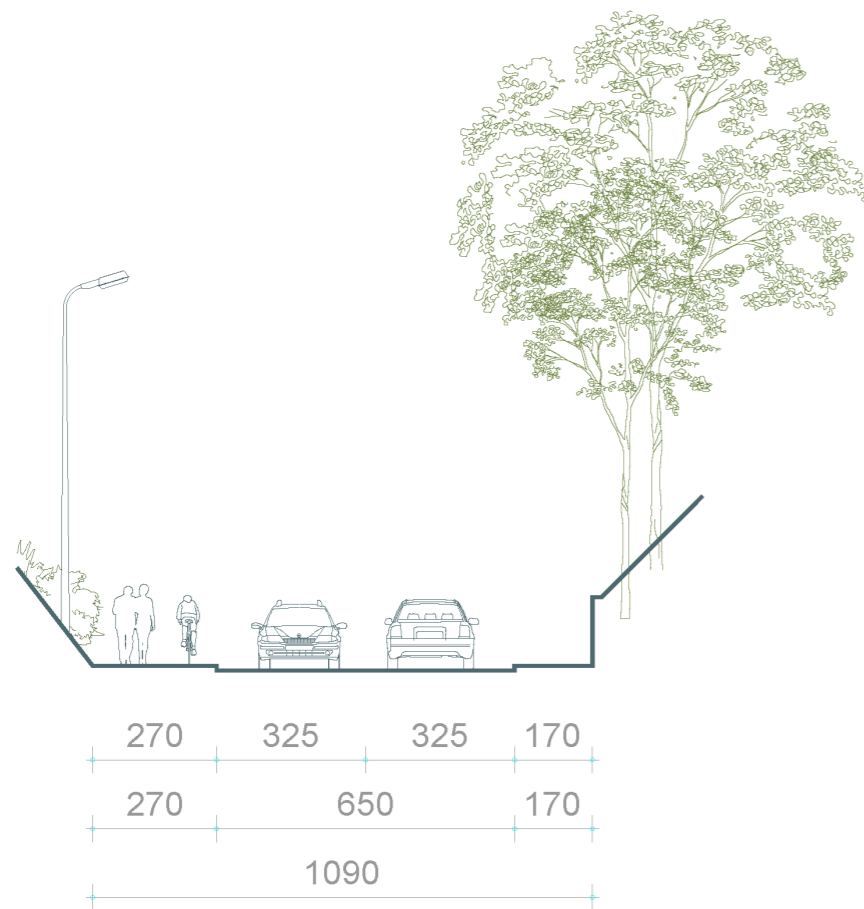
Esama situacija:

- Gatvės profilį riboja statūs šlaitai, todėl per mažai vietos reikalingai patogiai infrastruktūrai;
- Važiuojamosios dalies plotis atitinka kategoriją;
- Įrengtas bendras pėsčiųjų ir dviračių takas bei per siauras pėsčiųjų takas.



Sprendimo rekomendacija (2033 m. €€):

- Remiantis LR kelių įstatymu, važiuojamoji dalis siaurinama iki 5,5 m;
- Važiuojamosios dalies sąskaita įrengiamas dviračių takas, atskirtas nuo važiuojamosios dalies ir pėsčiųjų tako aukščių skirtumu;
- Dviračių takas 2 m pločio, remiantis dviračių ir pėsčiųjų takų projektavimo rekomendacijose išimtiniais atvejais nurodytais taikomais parametrais.
- Pėsčiųjų takas 1,7 m pločio, remiantis dviračių ir pėsčiųjų takų projektavimo rekomendacijose išimtiniais atvejais nurodytais taikomais parametrais.



45 pav. Tilto g. tarp J. Basanavičiaus g. ir Tilto g. 9 esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

46 pav. Tilto g. tarp J. Basanavičiaus g. ir Tilto g. 9 sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.3.5 Tilto gatvė tarp Tilto g. 9 ir tilto per Miniją (B)

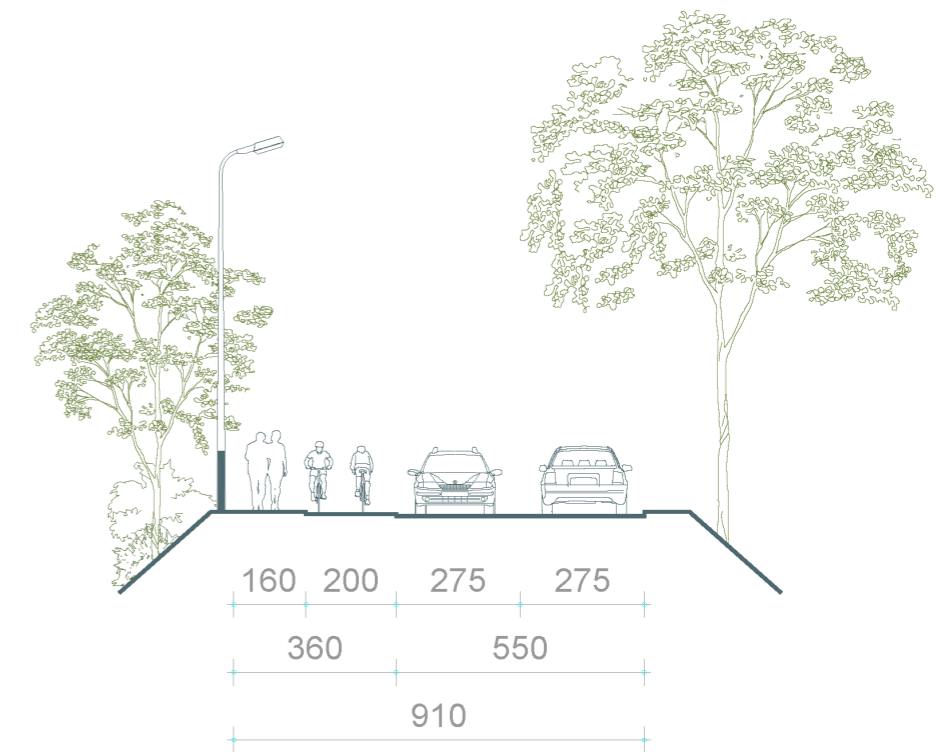
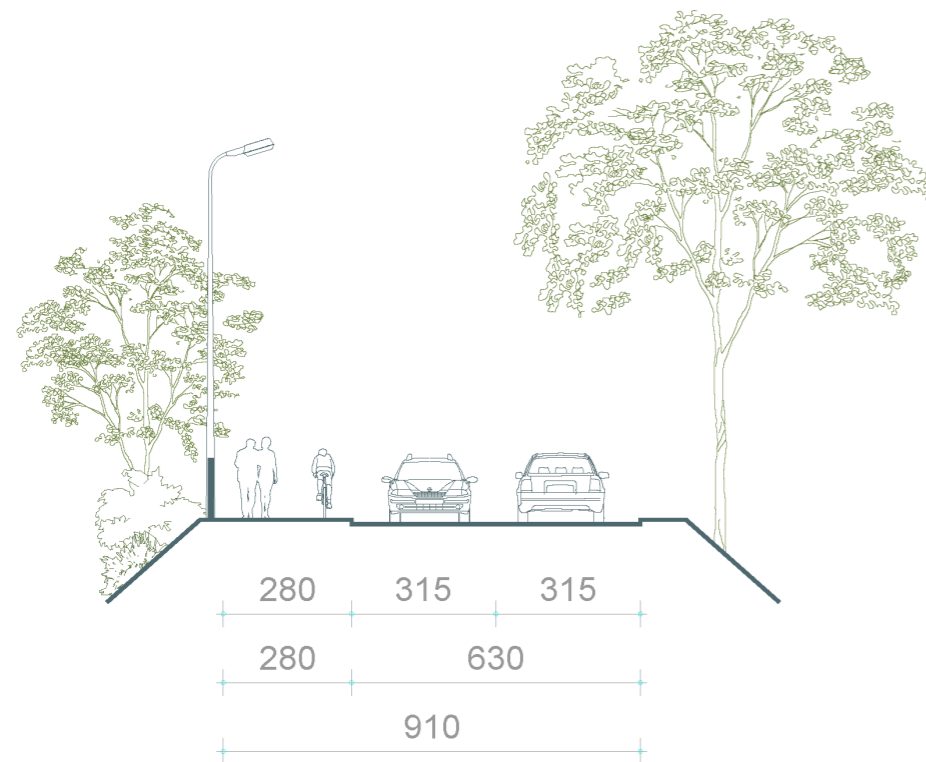
Esama situacija:

- Gatvės profilį riboja statūs šlaitai, todėl per mažai vietos reikalingai patogiai infrastruktūrai;
- Važiuojamosios dalies plotis iš esmės atitinka kategoriją;
- Įrengtas bendras pėsčiųjų ir dviračių takas.



Sprendimo rekomendacija (2033 m. €€):

- Remiantis LR kelių įstatymu, važiuojamoji dalis siaurinama iki 5,5 m;
- Važiuojamosios dalies sąskaita įrengiamas dviračių takas, atskirtas nuo važiuojamosios dalies ir pėsčiųjų tako aukščių skirtumu;
- Dviračių takas 2 m pločio, remiantis dviračių ir pėsčiųjų takų projektavimo rekomendacijose išimtiniais atvejais nurodytais taikomais parametrais.
- Pėsčiųjų takas 1,6 m pločio, remiantis dviračių ir pėsčiųjų takų projektavimo rekomendacijose išimtiniais atvejais nurodytais taikomais parametrais.



47 pav. Tilto g. tarp Tilto g. 9 ir tilto per Miniją esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

48 pav. Tilto g. tarp Tilto g. 9 ir tilto per Miniją sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.3.7 Gamyklos gatvė (B)

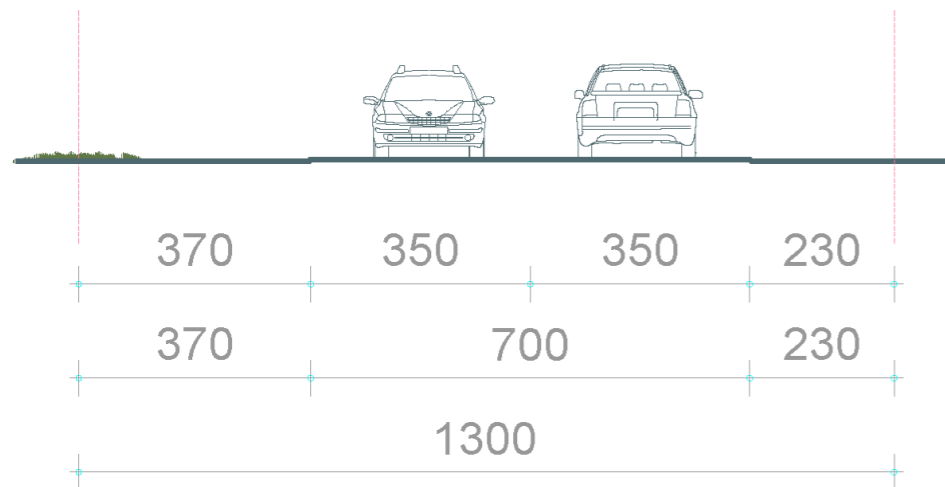
Esama situacija:

- Tranzitinė gatvė vedanti į miesto pramonės zoną;
- Neįrengti šaligatviai ir dviračių takai – nėra jokios infrastruktūros nemotorizuotam transportui.



Sprendimo rekomendacija (2033 m. €€):

- Įrengiami optimalaus pločio patogūs šaligatviai;
- Įrengiamas patogaus pločio dviračių takas šalia šaligatvio;
- Vienoje pusėje, tarp šaligatvio ir važiuojamosios dalies, medžių juosta, kitoje – tarp važiuojamosios dalies ir dviračių tako, siaura neaukštų želdinių juosta, o tarp dviračių tako ir šaligatvio – aukščių skirtumas.



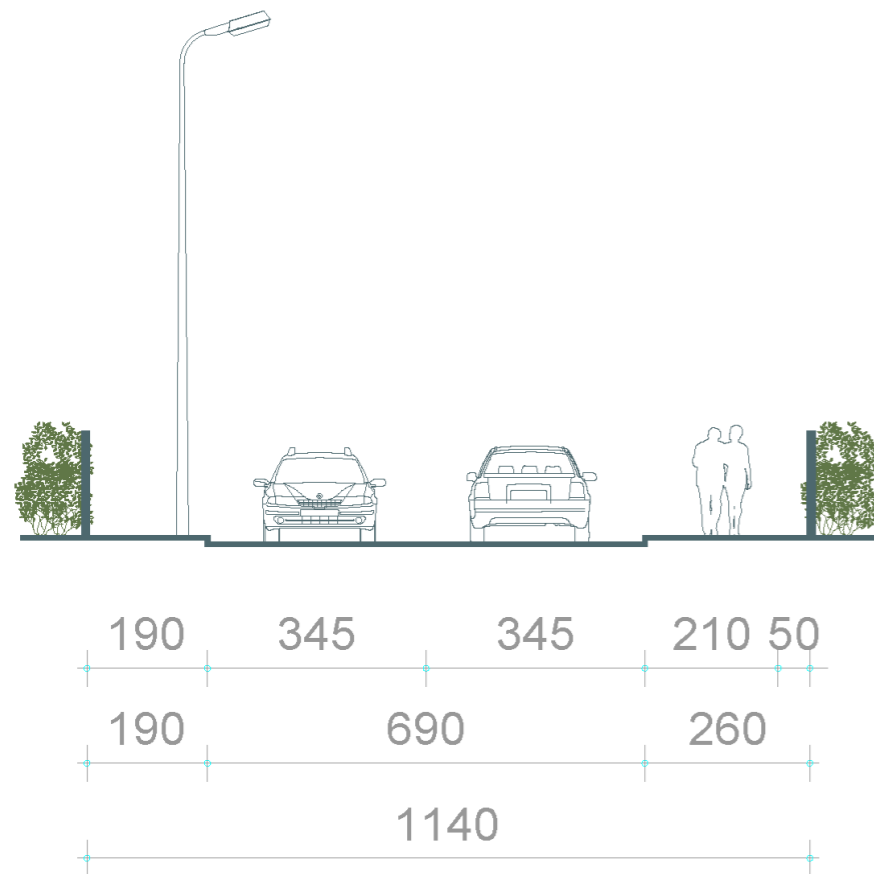
49 pav. Gamyklos g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

50 pav. Gamyklos g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.3.8 Vasario 16-osios gatvė (C)

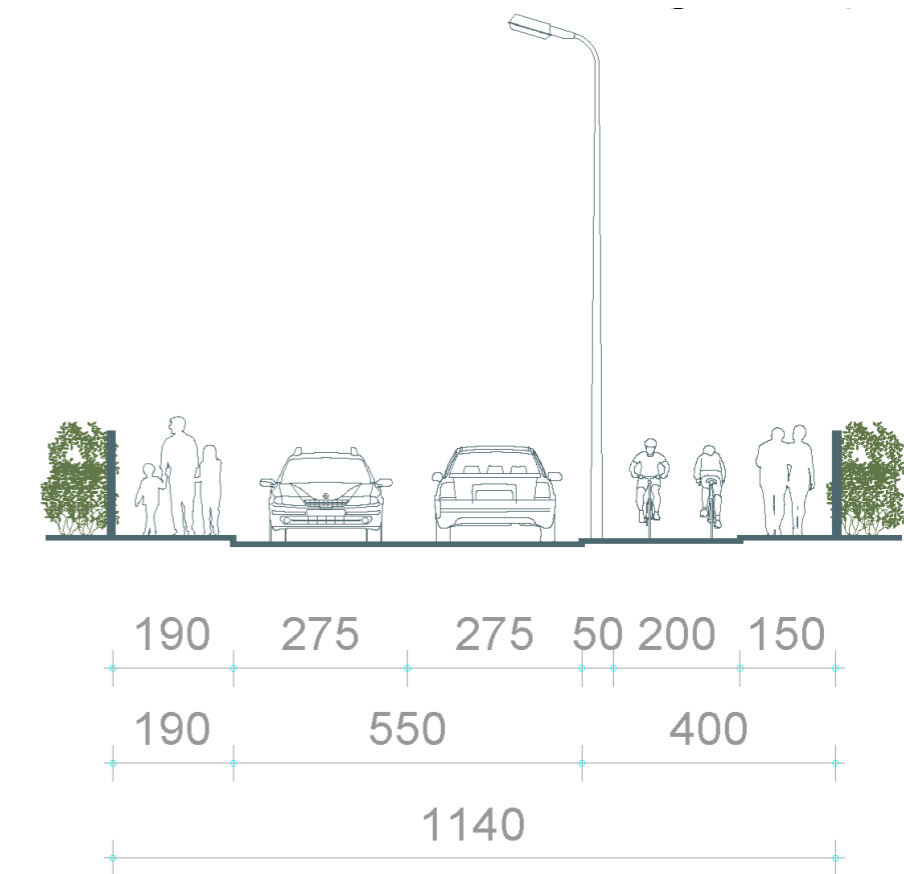
Esama situacija:

- Gatvės profilis per siaurias pagal kategoriją reikalingiems elementams;
- Važiuojamoji dalis per plati kategorijai;
- Pėsčiųjų takai per siauri, o viename iš jų įrengti apšvietimo stulpai.



Sprendimo rekomendacija (2031 m. €€):

- Važiuojamoji dalis, vadovaujantis LR kelių įstatymu, siaurinama iki 5,5 m;
- Įrengiamas dviračių takas, nuo važiuojamosios dalies atskirtas 0,5–1 m aptarnavimo juosta ir aukščių skirtumu, atskirtas nuo pėsčiųjų tako;
- Dviračių tako plotis – 2 m, vadovaujantis dviračių ir pėsčiųjų takų projektavimo rekomendacijomis, išimtinuose atvejuose esant per mažai vietos.
- Paliekamas esamas 1,9 m pločio pėsčiųjų takas ir įrengiamas naujas 1,5 m pločio pėsčiųjų takas.
- Dviračių tako plotis – 2 m, vadovaujantis dviračių ir pėsčiųjų takų projektavimo rekomendacijomis, išimtinuose atvejuose, esant per mažai vietos.



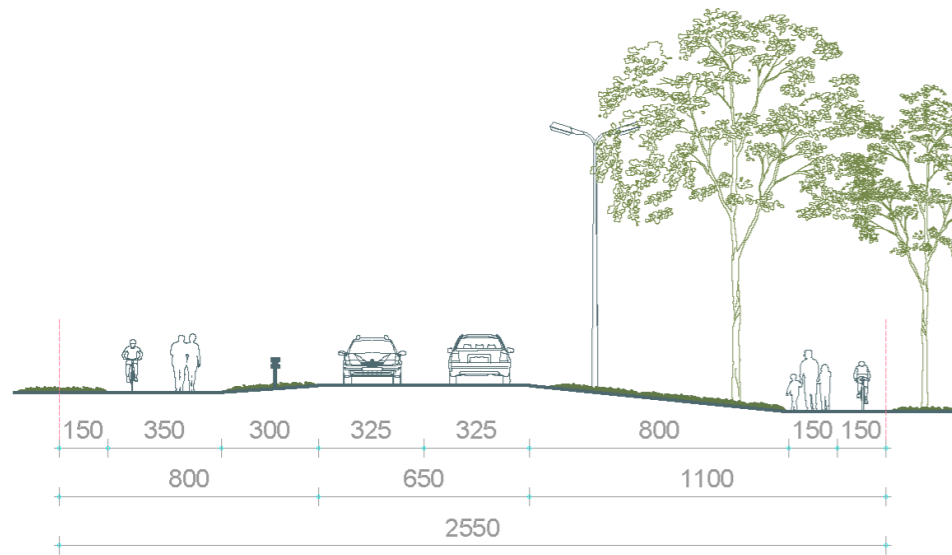
51 pav. Vasario 16-osios g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

52 pav. Vasario 16-osios g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.3.9 Kretingos plento gatvė (B)

Esama situacija:

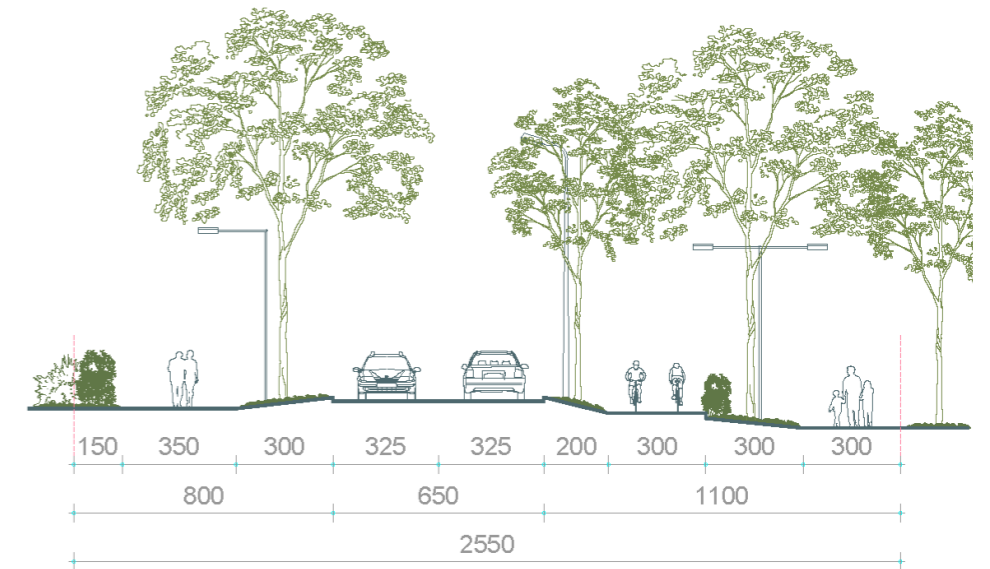
- Vienoje gatvės pusėje dviračių ir pėsčiųjų takai greta vienas kito ir siauri, nuo važiuojamosios dalies atskirti plačia želdinių juosta;
- Kitoje gatvės pusėje – bendras dviračių ir pėsčiųjų takas, atskirtas nuo važiuojamosios dalies apsaugine tvorele.



53 pav. Kretingos plento g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2032 m. €€):

- Esamas pėsčiųjų takas platinamas į dviračių taką;
- Naujas dviračių takas įrengiamas plačioje želdinių juostoje;
- Kitoje gatvės pusėje įrengiamas šaligatvis, atskirtas nuo važiuojamosios dalies medžių juosta;
- Naikinama apsauginė tvorelė.



54 pav. Kretingos plento g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.3.10 Dariaus ir Girėno gatvė (B)

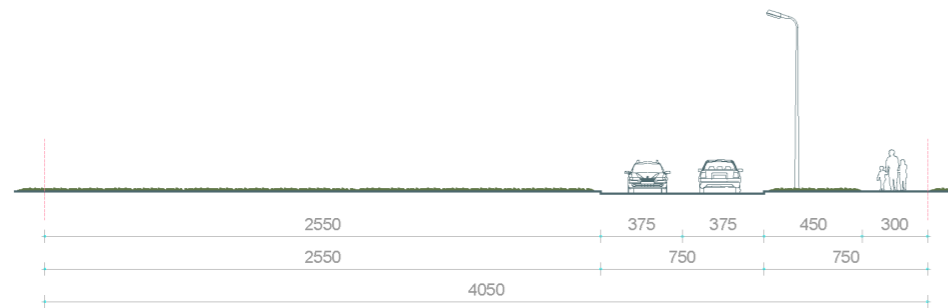
Esama situacija:

- Plati asfaltuota važiuojamoji dalis;
- Pėsčiųjų takas tik iš vienos gatvės pusės;
- Nėra dviračių tako;
- Nėra želdinių.



Sprendimo rekomendacija (2031 m. €€):

- Važiuojamoji dalis siaurinama iki 6,50 m;
- Paliekamos plačios 5 m želdinių juostos iš abiejų važiuojamosios dalies pusių, sukuriant galimybę įrengti saugaus spindulio sankryžas;
- Įrengiamas patogaus pločio dviračių takas;
- Įrengiamas antras platus pėsčiųjų takas kitoje gatvės pusėje;
- Kuriamas linijinio parko įvaizdis.



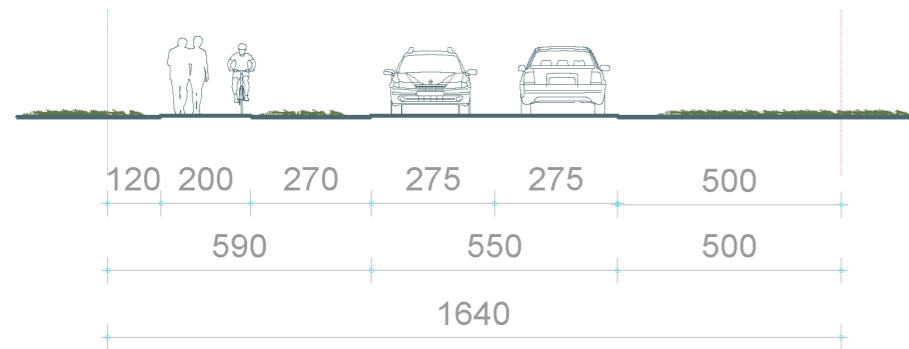
55 pav. Dariaus ir Girėno g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

56 pav. Dariaus ir Girėno g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.3.11 Kuršlaukio gatvė (D)

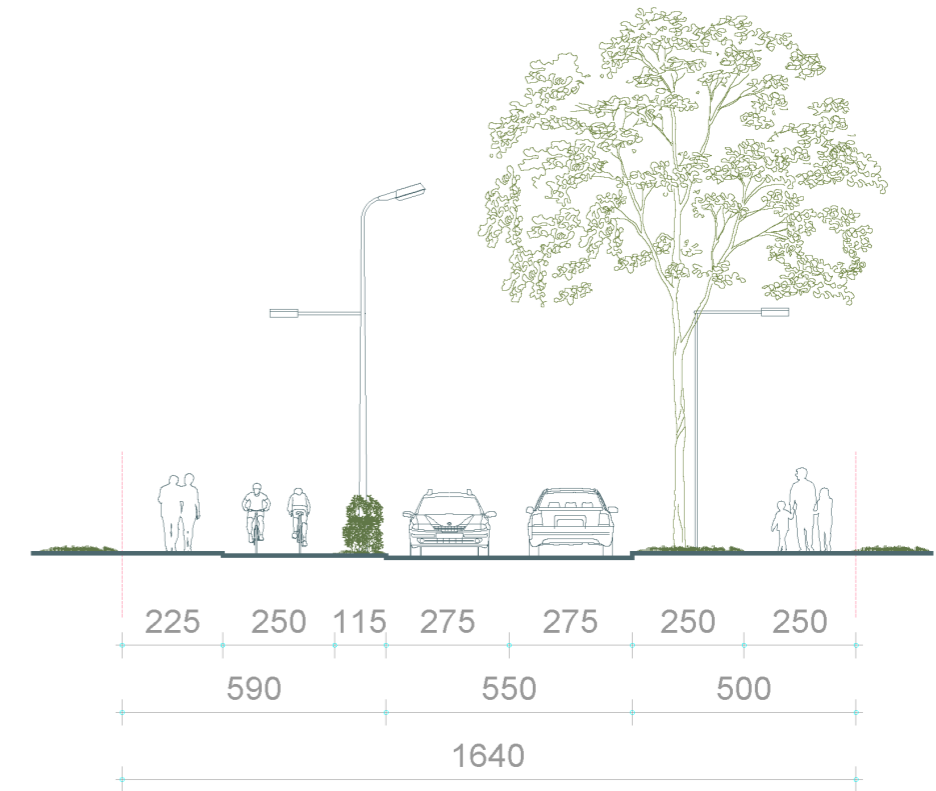
Esama situacija:

- Antra pagrindinė jungtis tarp centro ir didžiausios darbo vietų koncentracijos zonos
- Važiuojamoji dalis atitinka kategoriją;
- Įrengtas bendras pėsčiųjų ir dviračių takas.



Sprendimo rekomendacija (2034 m. €€):

- Įrengiami patogaus pločio pėsčiųjų takai;
- Įrengiamas patogaus pločio dviračių takas, atskirtas nuo važiujamosios dalies želdinių juosta, o nuo pėsčiųjų tako – aukščių skirtumu;
- Tarp vieno pėsčiųjų tako ir važiujamosios dalies siūloma 2,5 m pločio žalia juosta su medžiais.



57 pav. Kuršlaukio g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

58 pav. Kuršlaukio g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.3.12 Kęstučio gatvė (C)

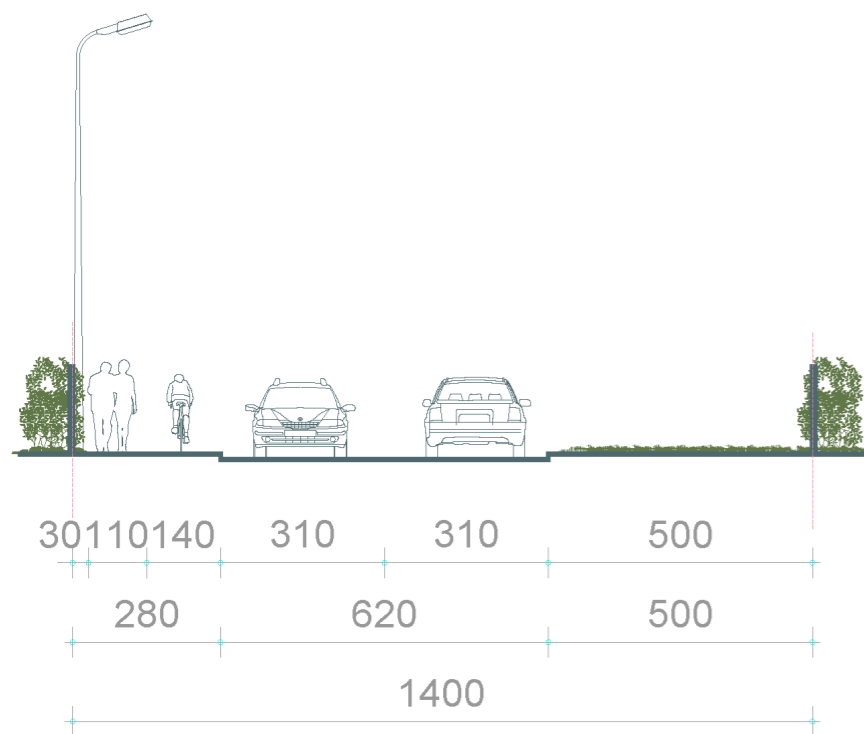
Esama situacija:

- Dviračių ir pėsčiųjų takai greta vienas kito ir siauri;
- Neišnaudota profilio dalis kitoje gatvės pusėje.



Sprendimo rekomendacija (2033 m. €€):

- Šalinamas esamas dviračių takas, jo sąskaita platinamas šaligatvis;
- Kitoje gatvės pusėje įrengiamas antras šaligatvis;
- Važiuojamoji dalis platinama į neįrengtos gatvės dalies pusę, ir joje įrengiamos dviračių juostos.



59 pav. Kęstučio g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

60 pav. Kęstučio g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.3.13 Kvietinių gatvė tarp Klaipėdos g. ir Kvietinių g. 25 (C)

Esama situacija:

- Miesto centro charakterio gatvė;
- Važiuojamosios dalies plotis – 7 m;
- Dviračių takas per siauras.



Sprendimo rekomendacija (2027 m. €€):

- Siurinama važiuojamoji dalis;
- Važiuojamosios dalies sąskaita platinamas dviračių takas.



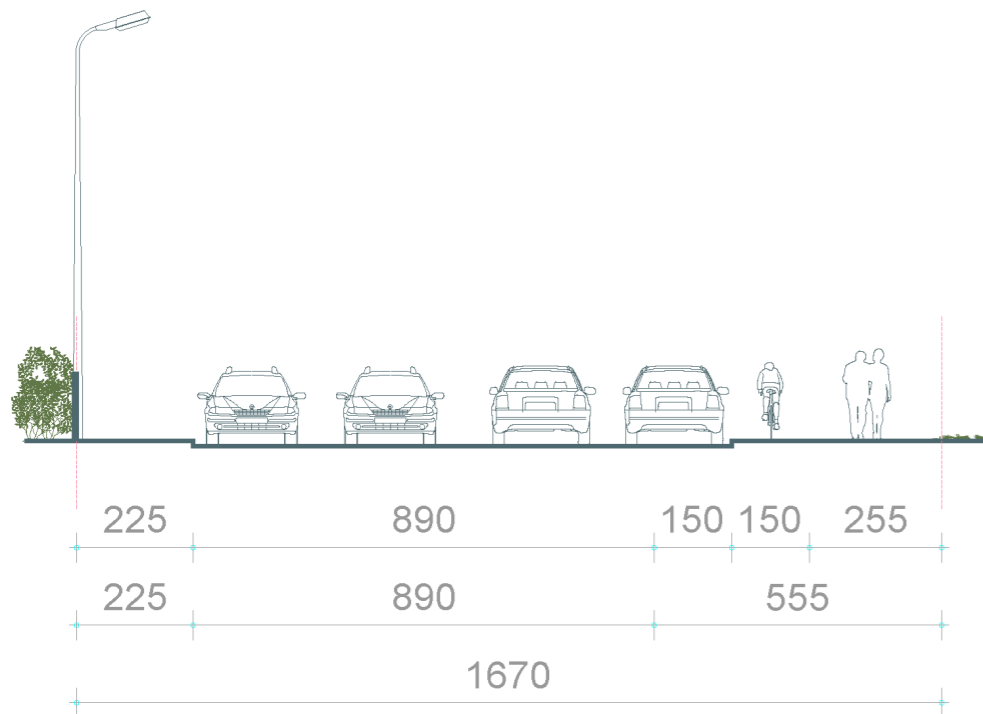
61 pav. Kvietinių g. tarp Klaipėdos g. ir Kvietinių g. 25 esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

62 pav. Kvietinių g. tarp Klaipėdos g. ir Kvietinių g. 25 sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.3.14 Kvietinių gatvė tarp Kvietinių g. 25 ir Kęstučio g. (C)

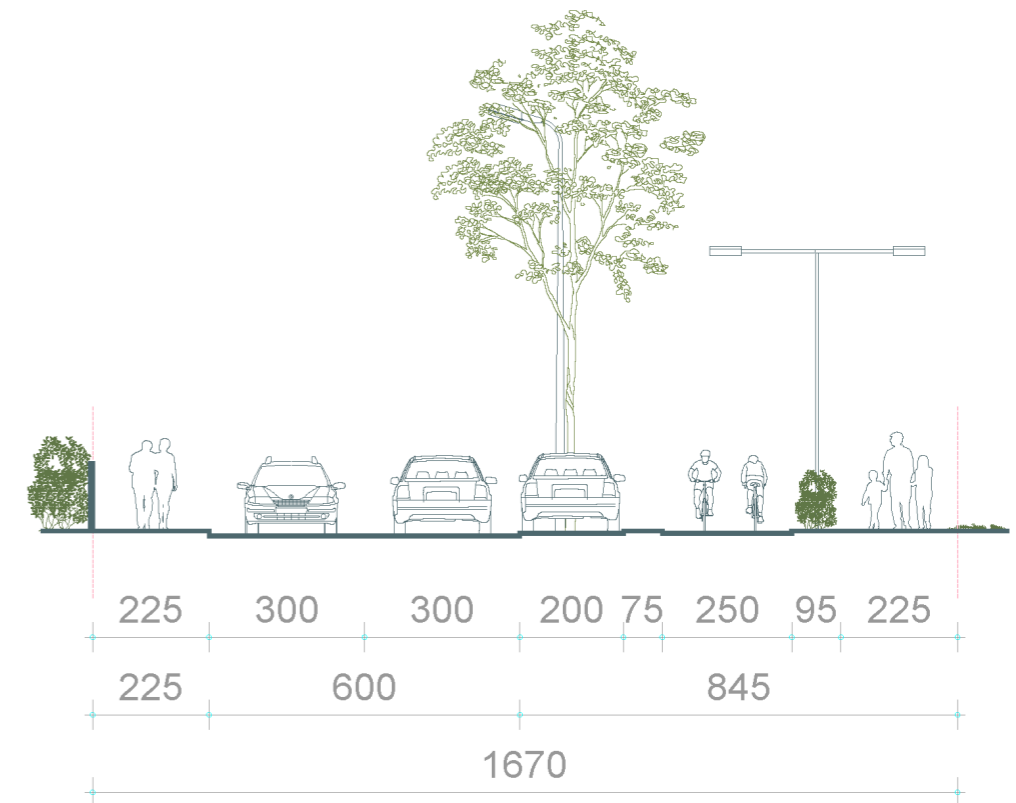
Esama situacija:

- Pagal kategoriją, važiuojamoji dalis gerokai per plati;
- Dalis važiuojamosios dalies naudojama automobilių stovėjimui;
- Įrengtos per siauros šoninio automobilių stovėjimo vietos;
- Įrengtas per siauras ir netinkamai atskirtas dviračių takas;
- Šaligatviai – tinkamo pločio.



Sprendimo rekomendacija (2032 m. €€):

- Siurinama važiuojamoji dalis iki 6 m;
- Įrengiama 2 m šoninio stovėjimo juosta su medžiais po kas antros stovėjimo vietos;
- Įrengiamas 2,5 m pločio dviračių takas, atskirtas nuo važiuojamosios dalies pagalbine 75 cm pločio juosta ir želdinių juosta nuo pėsčiųjų tako.



63 pav. Kvietinių g. tarp Kvietinių g. 25 ir Kęstučio g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

64 pav. Kvietinių g. tarp Kvietinių g. 25 ir Kęstučio g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.3.15 Kvietinių gatvė tarp Kęstučio g. ir Asiūklių g. (C)

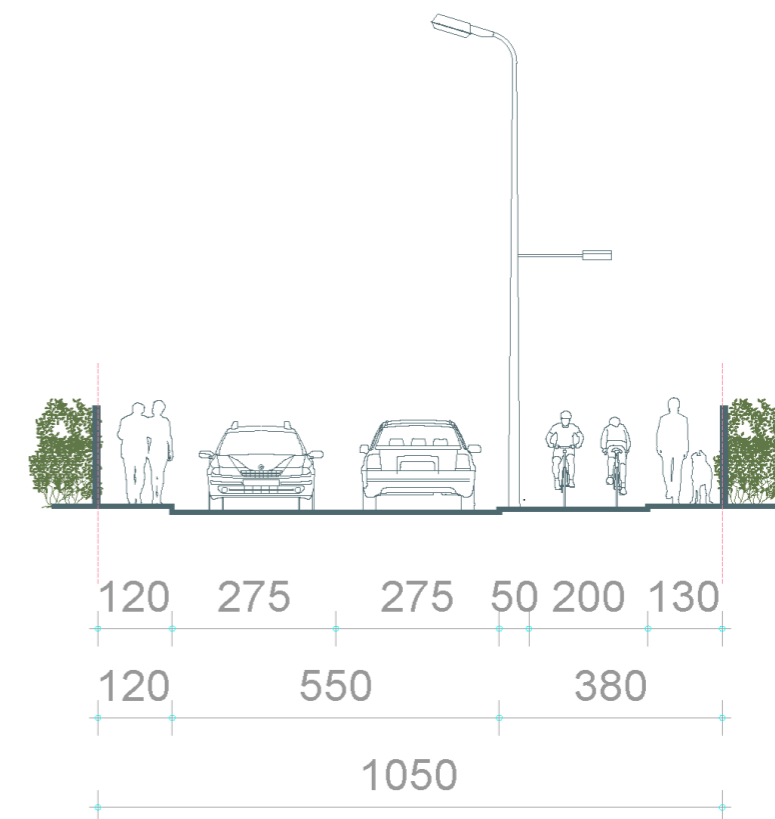
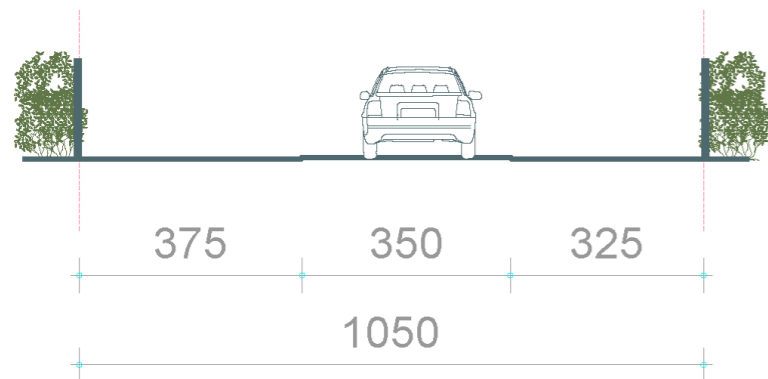
Esama situacija:

- Per siaura važiuojamoji dalis;
- Nėra pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūros.



Sprendimo rekomendacija (2034 m. €€):

- Įrengiama 5,5 m pločio važiuojamoji dalis (leidžiama pagal LR įstatymą);
- Įrengiami 1,2 m ir 1,3 m pločio šaligatviai;
- Įrengiamas 2 m dviračių takas, atskirtas nuo važiuojamosios dalies technine juosta ir nuo šaligatvio aukščių skirtumu.



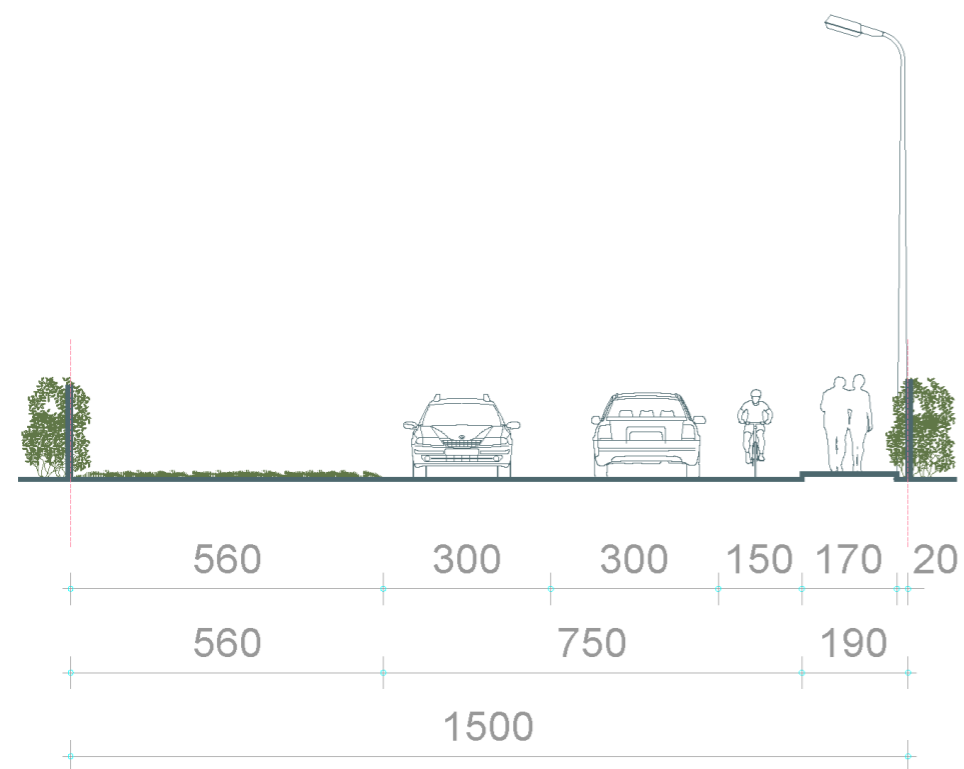
65 pav. Kvietinių g. tarp Kęstučio g. ir Asiūklių g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

66 pav. Kvietinių g. tarp Kęstučio g. ir Asiūklių g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.3.16 Pušų gatvė tarp J. Basanavičiaus ir Vingio gatvių (C)

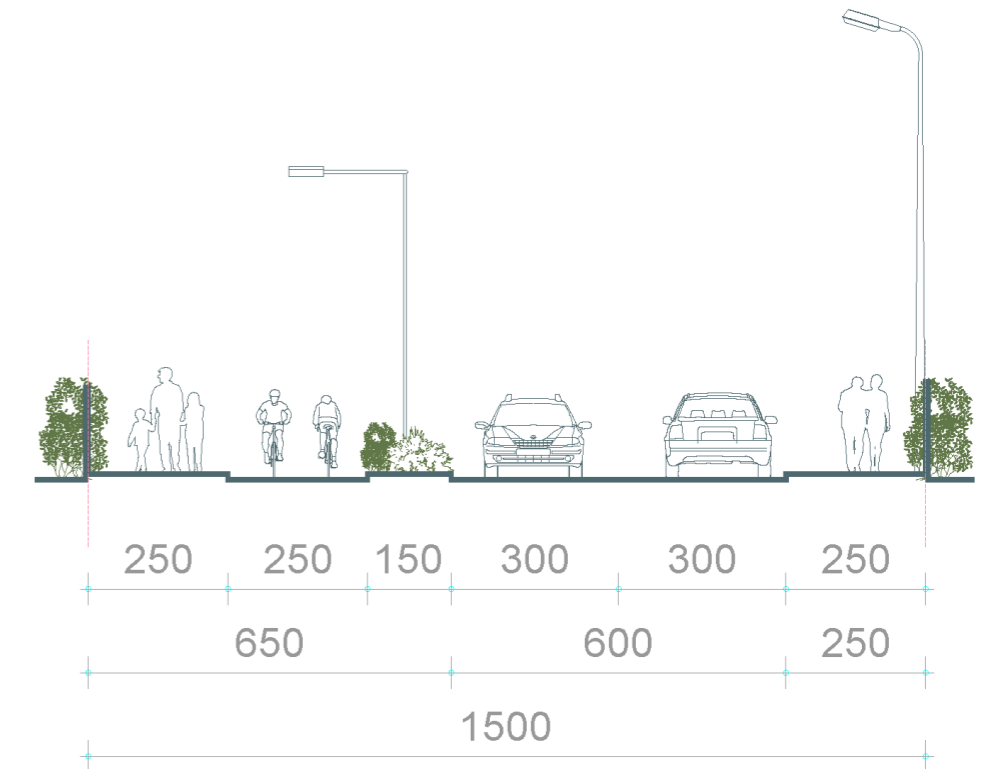
Esama situacija:

- Plati važiuojamoji dalis;
- Važiuojamojoje dalyje išskirtas siauras dviračių takas;
- Siauras šaligatvis vienoje gatvės pusėje;
- Neišnaudota profilio dalis kitoje gatvės pusėje.



Sprendimo rekomendacija (2032 m. €€):

- Siaurinama važiuojamoji dalis;
- Važiuojamosios dalies sąskaita platinamas šaligatvis;
- Įrengiamas antras šaligatvis kitoje gatvės pusėje, neišnaudotoje profilio dalyje;
- Įrengiamas patogus dviračių takas šalia naujo pėsčiųjų tako ir atskirtas nuo jo aukščių skirtumu;
- Įrengiama želdinių juosta tarp naujo dviračių tako ir važiuojamosios dalies.



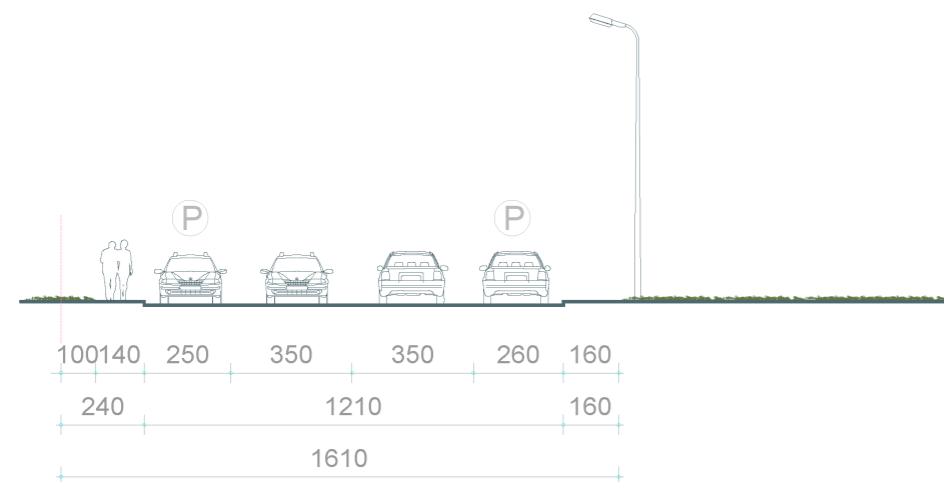
67 pav. Pušų g. tarp J. Basanavičiaus g. ir Vingio g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

68 pav. Pušų g. tarp J. Basanavičiaus g. ir Vingio g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.3.17 Pušų gatvė tarp Vingio ir Kuršlaukio gatvių (C)

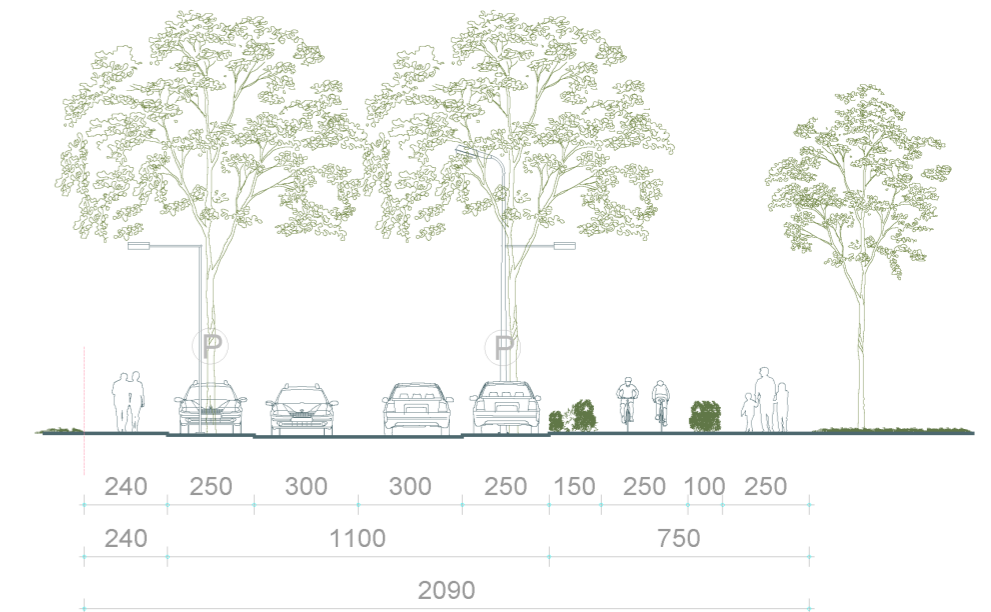
Esama situacija:

- Plati važiuojamoji dalis su šoniniu automobilių stovėjimu abiejose pusėse;
- Siauri šaligatviai;
- Nėra želdinių.



Sprendimo rekomendacija (2028 m. €€):

- Platinami esami šaligatviai;
- Siaurinama važiuojamoji dalis;
- Šoninio stovėjimo juosta dengiama trinkelėmis, kas dvi vietas sodinamas medis;
- Įrengiamas patogaus pločio dviračių takas
- Tarp šoninio stovėjimo ir dviračių tako įrengiamas pagalbinis šaligatvis su želdiniais;
- Tarp dviračių ir pėsčiųjų takų įrengiama skirianti neaukštų želdinių juosta.



69 pav. Pušų g. tarp Vingio g. ir Kuršlaukio g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

70 pav. Pušų g. tarp Vingio g. ir Kuršlaukio g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.3.18 Pušų gatvė tarp Kuršlaukio ir Gamyklos gatvių (C)

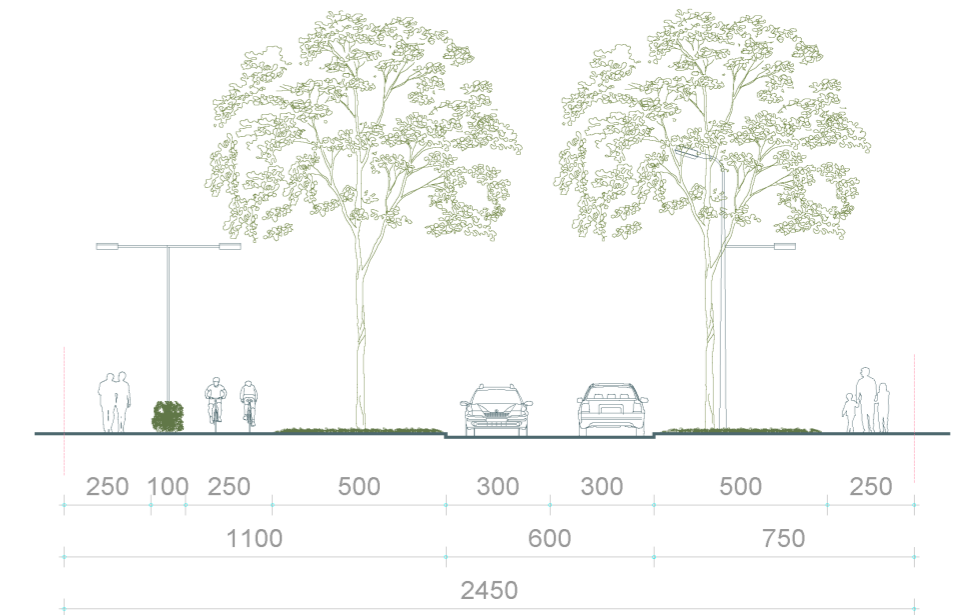
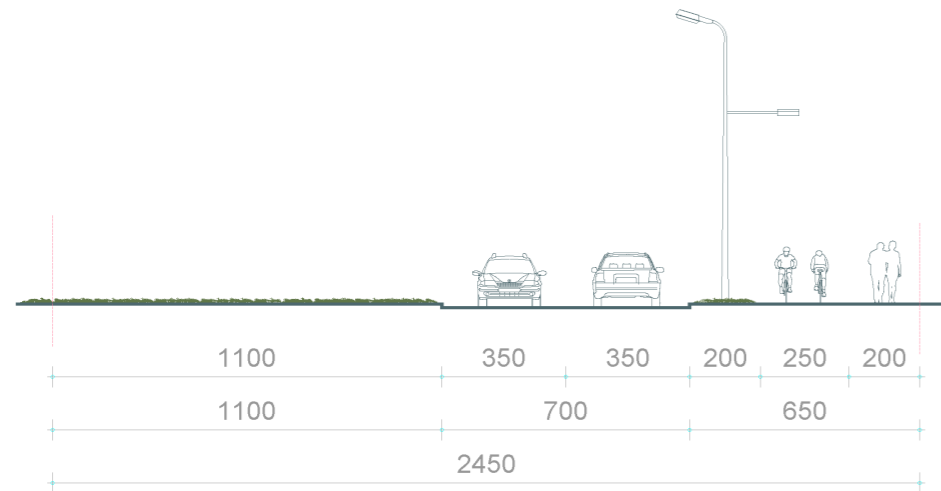
Esama situacija:

- Tinkamo pločio dviračių takas greta siauro pėsčiųjų tako;
- Neišnaudota profilio dalis kitoje gatvės pusėje;
- Plati važiuojamoji dalis.



Sprendimo rekomendacija (€€):

- Siurinama važiuojamoji dalis;
- Platinamas esamas šaligatvis;
- Įrengiamas naujas šaligatvis kitoje gatvės pusėje;
- Įrengiamos plačios 5 m želdinių juostos, suteikiančios galimybę įrengti sankryžas su saugiais posūkių spinduliais.



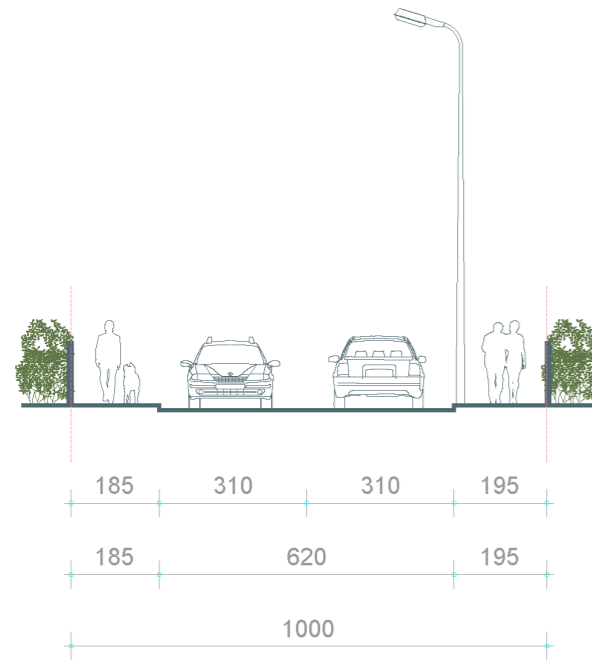
71 pav. Pušų g. tarp Kuršlaukio g. ir Gamyklos g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

72 pav. Pušų g. tarp Kuršlaukio g. ir Gamyklos g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.3.19 Žemaitės gatvė tarp tarp Kvietinių g. ir J. Janonio g. (C)

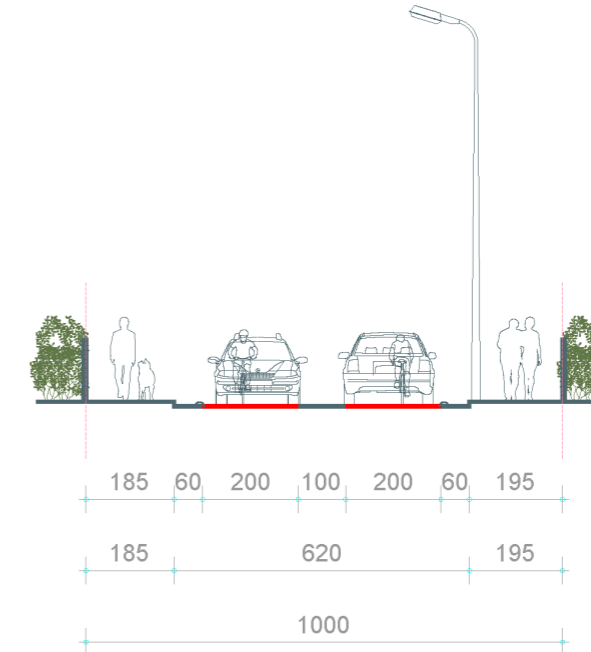
Esama situacija:

- Važiuojamoji dalis iš esmės atitinka kategoriją;
- Per siauri šaligatviai;
- Nėra dviračių infrastruktūros.



Sprendimo rekomendacija (2025 m. €):

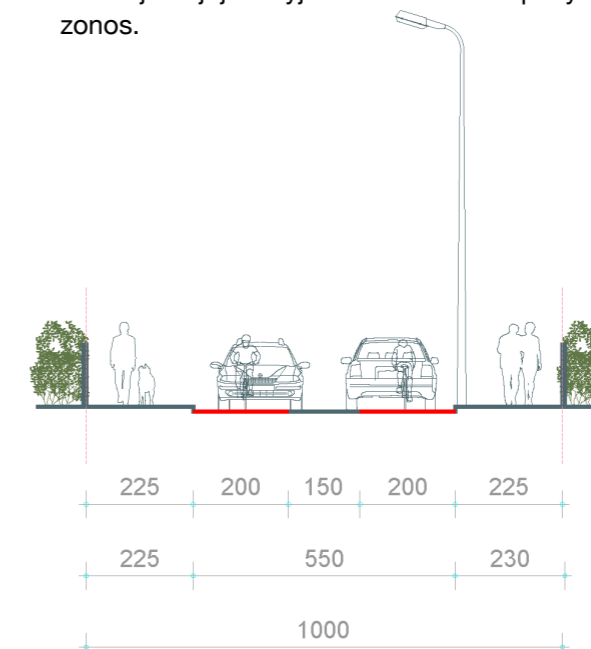
- Atkarpa paverčiama į dviračių gatvę;
- Važiuojamojoje dalyje nuo bortų ratų atmušėjais pažymima nauja 5,5 m pločio važiavimo dalis (leidžiama pagal LR kelių įstatymą);
- Naujoje važiujamojoje dalyje raudonais dažais arba dviračių juosta pažyminama brūkšnine linija pažymimos dviračių važiavimo zonos.



75 pav. Žemaitės g. tarp J. Basanavičiaus g. ir J. Janonio g. nebrangaus sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2037 m. €€):

- Atkarpa paverčiama dviračių gatve;
- Važiuojamoji dalis siaurinama šaligatvių sąskaita iki 5,5 m (siekdama, kad abiejose pusėse būtų bent po 2,25 m);
- Važiuojamojoje dalyje raudonu asfaltu pažymimos 2 m pločio dviračių zonos.



74 pav. Žemaitės g. tarp J. Basanavičiaus g. ir J. Janonio g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

73 pav. Žemaitės g. tarp J. Basanavičiaus g. ir J. Janonio g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

3.3.20 Žemaitės gatvė tarp J. Janonio g. ir Naujosios g. (C)

Esama situacija:

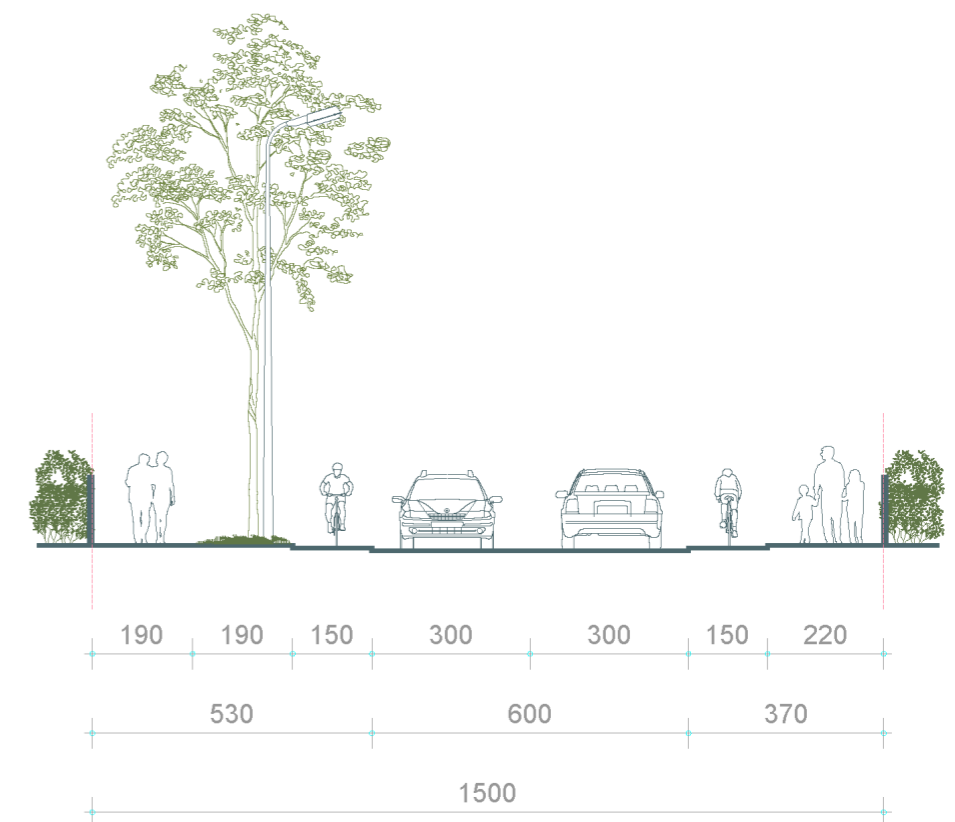
- Važiuojamoji dalis per plati kategorijai;
- Pėsčiųjų takai iš esmės tinkamo pločio;
- Įrengtos žalios juostos.



76 pav. Žemaitės g. tarp J. Janonio g. ir Naujosios g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2030 m. €€):

- Naikinama žalioji juosta be medžių, o kita žalioji juosta siaurinama iki tinkamo pločio važiuojamajai daliai su dviračių juostomis;
- Važiuojamoji dalis rekonstruojama į 6 m pločio;
- Įrengiamos 1,5 m pločio dviračių juostos, 5 cm aukščiau nei važiuojamoji dalis ir 5 cm žemiau nei šaligatviai.

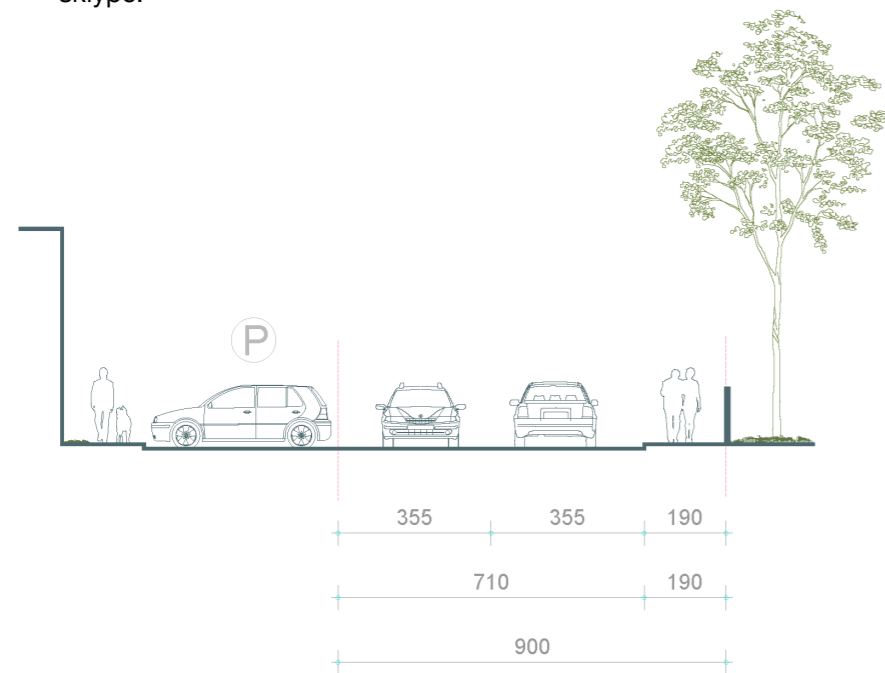


77 pav. Žemaitės g. tarp J. Janonio g. ir Naujosios g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.3.21 Žemaitės gatvė tarp Naujosios g. ir Kretingos plento g. (C)

Esama situacija:

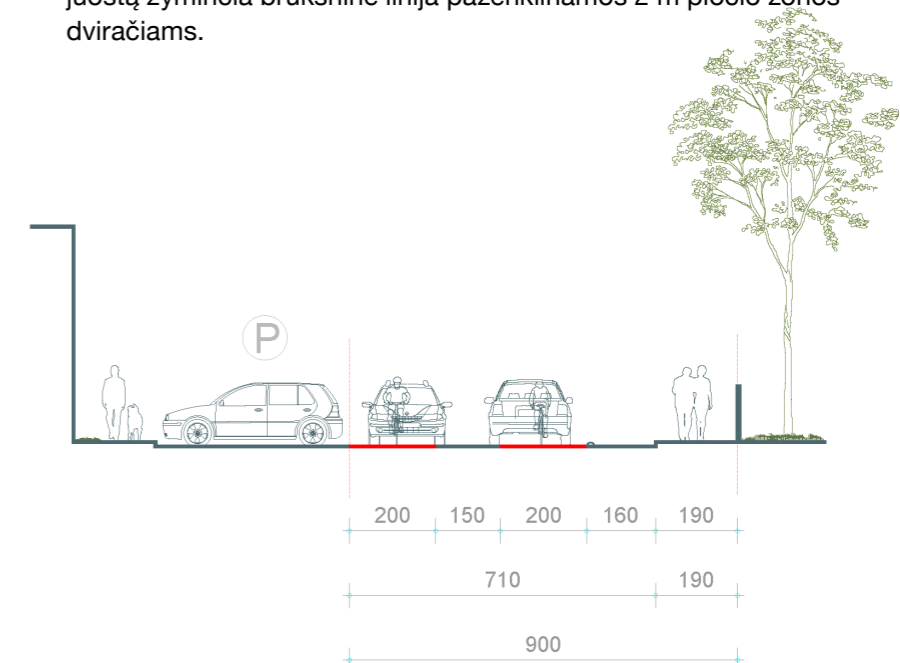
- Važiuojamoji dalis per plati kategorijai;
- Tik vienas šaligatvis, kuris per siauras;
- Viena gatvės sklypo riba eina palei statmeną stovėjimo aikštelę privačiame sklype.



78 pav. Žemaitės g. tarp Naujosios g. ir Kretingos plento g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2025 m. €):

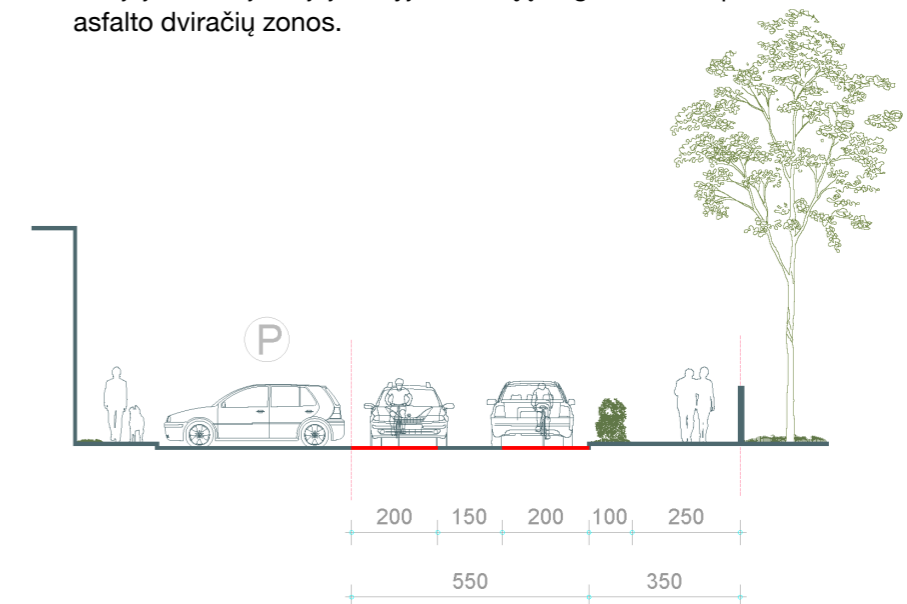
- Gatvė paverčiama į dviračių gatvę;
- Ratų atmušėjais važiuojamoji dalis siaurinama iki 5,5 m (leidžiama pagal LR įstatymą);
- Naujoje važiuojamojoje dalyje iš šonų raudonais dažais arba dviračių juostą žyminčia brūkšnine linija paženklinamos 2 m pločio zonos dviračiams.



80 pav. Žemaitės g. tarp Naujosios g. ir Kretingos plento g. nebrangaus sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2037 m. €€):

- Atkarpa paverčiama dviračių gatve;
- Važiuojamoji dalis siaurinama iki 5,5 m (leidžiama pagal LR kelių įstatymą), jos sąskaita platinamas šaligatvis iki 2,5 m ir įrengiama žalia juosta;
- Naujoje važiuojamojoje dalyje iš šonų įrengiamos 2 m pločio raudono asfalto dviračių zonos.

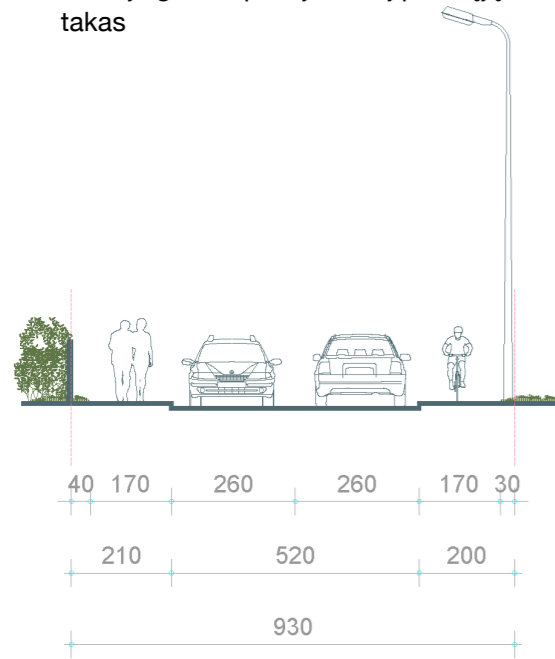


79 pav. Žemaitės g. tarp Naujosios g. ir Kretingos plento g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.3.22 Užuvėjos g. (D)

Esama situacija:

- Važiuojamoji dalis per siaura kategorijai;
- Tik vienas šaligatvis, kuris per siauras;
- Vienoje gatvės pusėje vietoj pėsčiųjų tako įrengtas per siauras dviračių takas

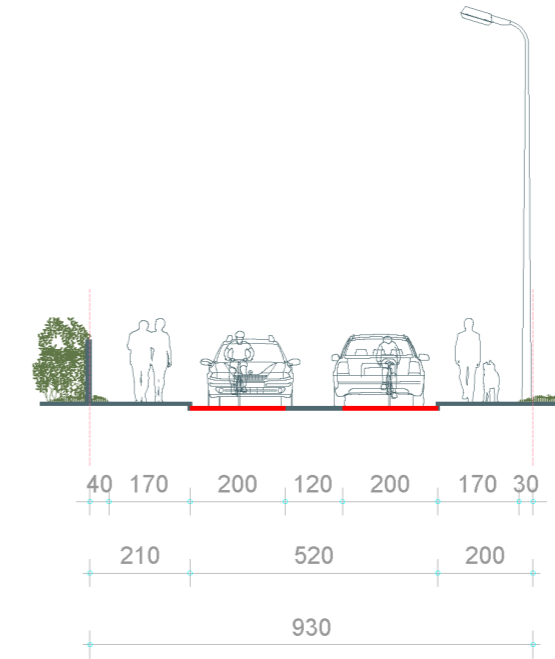


81 pav. Užuvėjos g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.



Sprendimo rekomendacija (2025 m. €):

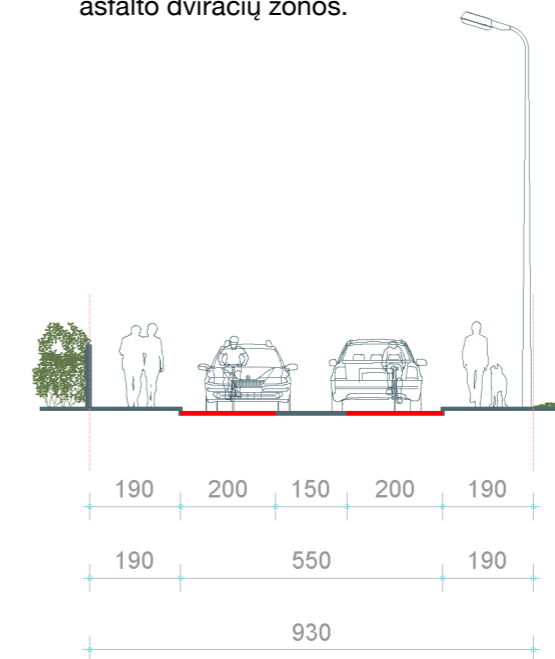
- Gatvė paverčiama į dviračių gatvę;
- Važiuojamojoje dalyje iš šonų raudonais dažais arba dviračių juosta žyminčia brūkšnine linija paženklinamos 2 m pločio zonos dviračiams.



83 pav. Užuvėjos g. nebrangaus sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2038 m. €€):

- Atkarpa paverčiama dviračių gatve;
- Važiuojamoji dalis platinama iki 5,5 m;
- Platinami šaligatviai iki bent 2,5 m (kur netelpa – iki 1,9 m);
- Naujoje važiuojamojoje dalyje iš šonų įrengiamos 2 m pločio raudono asfalto dviračių zonos.

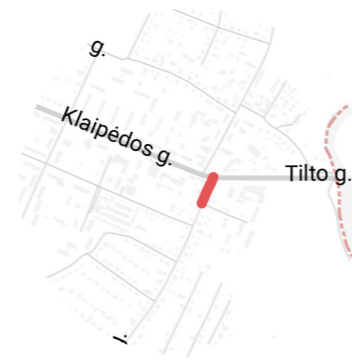
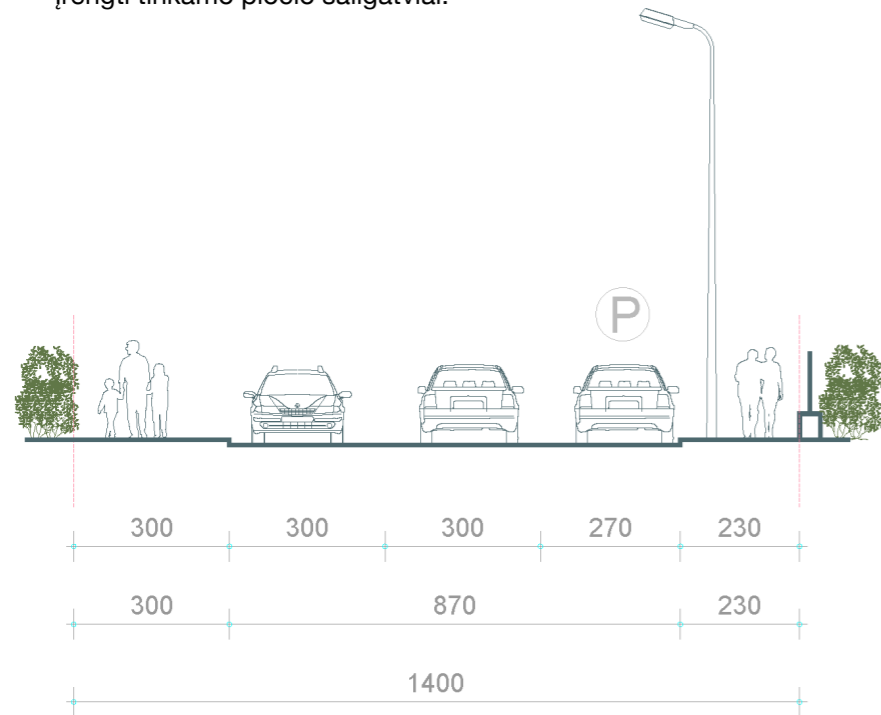


82 pav. Užuvėjos g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.3.23 J. Basanavičiaus gatvė tarp Klaipėdos ir Taikos gatvių (C)

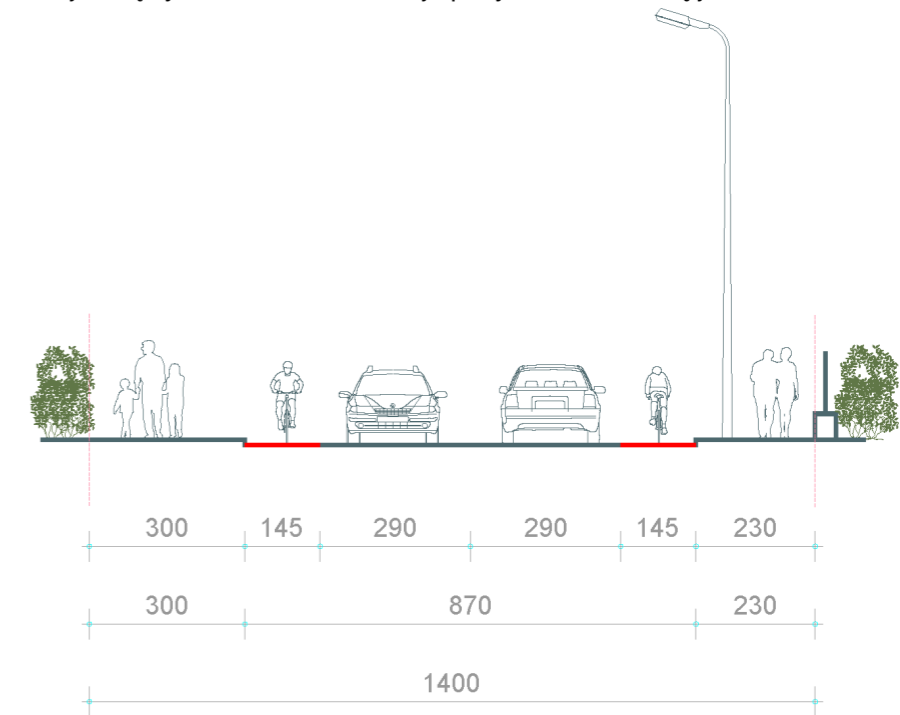
Esama situacija:

- Trys eismo juostos, iš kurių viena naudojama automobilių stovėjimui;
- Įrengti tinkamo pločio šaligatviai.



Sprendimo rekomendacija (2025 m. €€):

- Naikinama viena eismo juosta, jos sąskaita raudonais dažais arba dviračių juosta žyminčia brūkšnine linija pažymimos dviračių juostos.



86 pav. J. Basanavičiaus g. tarp Klaipėdos g. ir Taikos g. nebrangaus sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2035 m. €€):

- Naikinama viena eismo juosta, naujos važiuojamosios dalies plotis – 6 m;
- Įrengiamos 1,5 m pločio dviračių juostos, 5 cm aukščiau nei važiuojamoji dalis ir 5 cm žemiau nei šaligatviai;
- Tarp vienos iš dviračių juostų įrengiama techninė juosta.



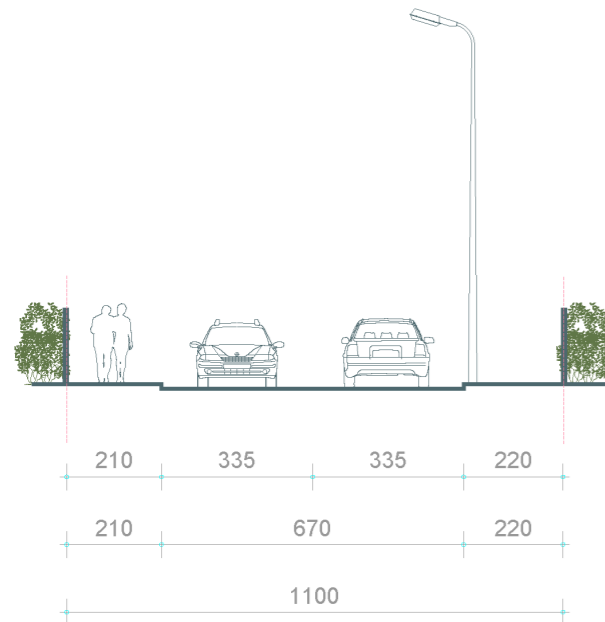
85 pav. J. Basanavičiaus g. tarp Klaipėdos g. ir Taikos g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

84 pav. J. Basanavičiaus g. tarp Klaipėdos g. ir Taikos g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

3.3.24 J. Basanavičiaus gatvė tarp Taikos g. ir Pomidorų tako (C)

Esama situacija:

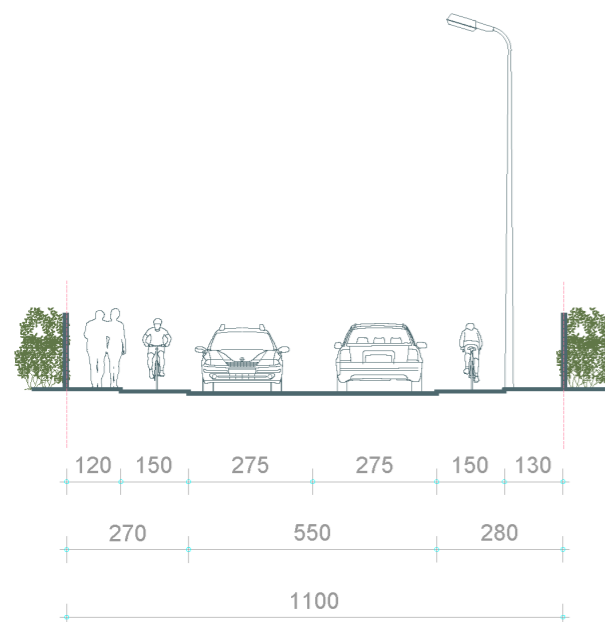
- Važiuojamoji dalis daugumoje atkarpų per plati kategorijai;
- Tinkamo pločio šaligatviai.



87 pav. J. Basanavičiaus g. tarp Taikos g. ir Pomidorų tak. esamos situacijos principinis pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2029 m. €€):

- Važiuojamoji dalis siaurinama iki 5,5 m (leidžiama pagal LR įstatymą);
- Šaligatviai siaurinami iki mažiausiai 1,2 m ir 1,3 m jei šaligatvis su šviesos stulpais;
- Įrengiamos 1,5 m pločio dviračių juostos, 5 cm aukščiau nei važiuojamoji dalis ir 5 cm žemiau nei šaligatviai.



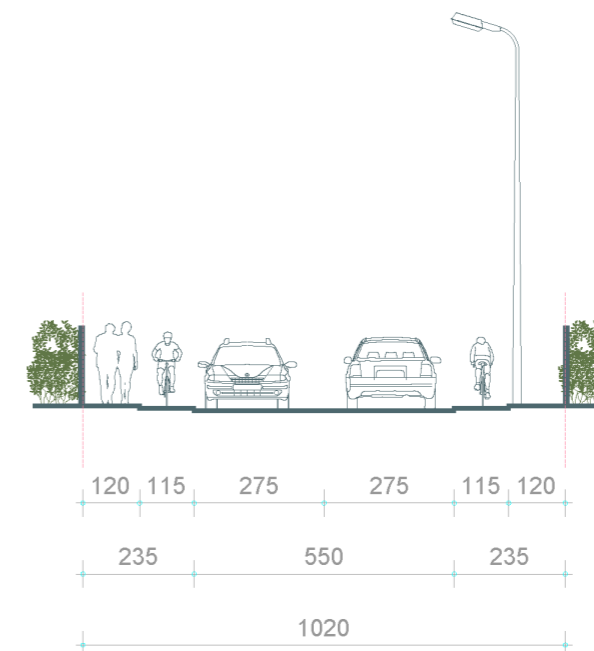
88 pav. J. Basanavičiaus g. tarp Taikos g. ir Pomidorų tak. sprendimo rekomendacijų principinis pjūvis. Schema mmap.

Siauresnėse vietose:

- Tarp raudonųjų linijų, esant mažiau nei 11 m, šaligatviai siaurinami minimaliai iki 1,2 m, o dviračių juostos – iki 1,15 m;
- Važiuojamoji dalis išlaikoma 5,5 m.



90 pav. J. Basanavičiaus g. tarp Taikos g. ir Pomidorų tak. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.



89 pav. J. Basanavičiaus g. tarp Taikos g. ir Pomidorų tak. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.3.25 J. Basanavičiaus gatvė tarp Pomidorų tako ir Kulių (C)

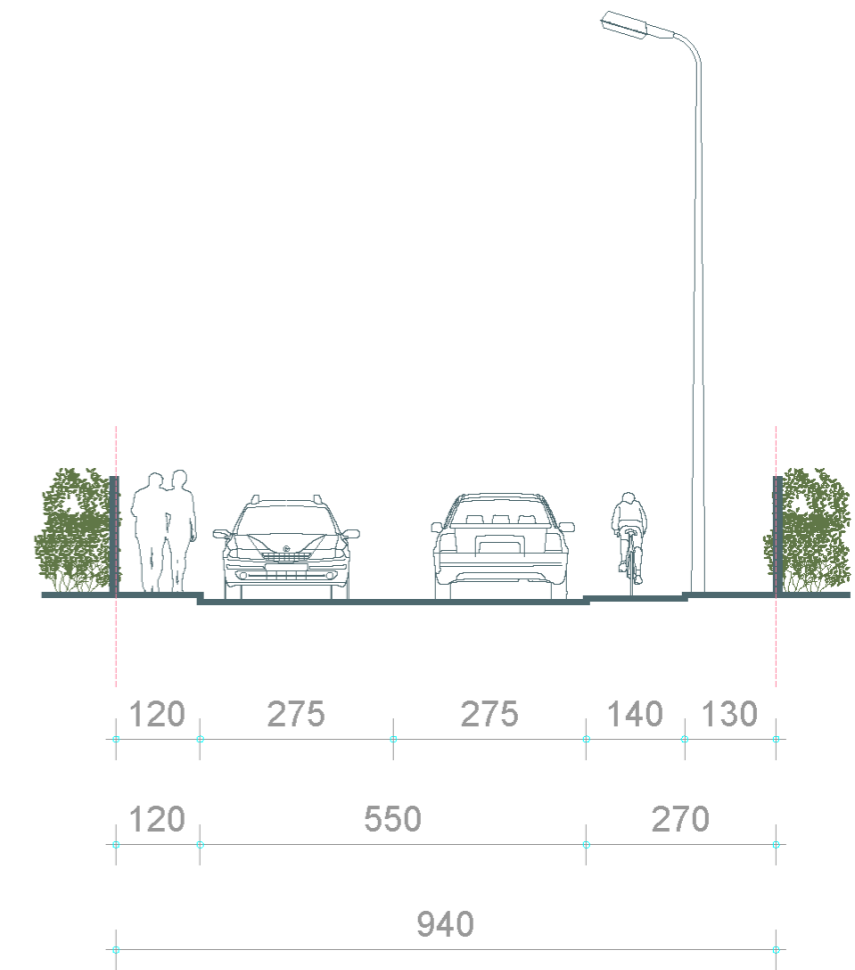
Esama situacija:

- Važiuojamoji dalis iš esmės atitinka kategoriją;
- Įrengtas tik vienas šaligatvis, kuris per siauras;
- Plotis tarp raudonųjų linijų nepakankamas bent jau minimaliai funkcionaliai dviračių transporto infrastruktūrai.



Sprendimo rekomendacija (2029 m. €€):

- Siaurinama važiuojamoji dalis iki 5,5 m (leidžiama pagal LR kelių įstatymą);
- Esamas šaligatvis siaurinamas iki mažiausiai 1,2 m ir įrengiamas naujas mažiausiai 1,3 m pločio šaligatvis;
- Įrengiama 1,5 m (kur netelpa – 1,4 m) pločio dviračio juosta su dviračių eismo kryptimi link miesto centro;
- Kryptimi nuo miesto centro dviračiai nukreipiami į tranzitą per Pomidorų, Žiedų ir Rugiagėlių takus.



91 pav. J. Basanavičiaus g. tarp Pomidorų tak. ir Kulių esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

92 pav. J. Basanavičiaus g. tarp Pomidorų tak. ir Kulių sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.3.26 Pomidorų, Žiedų ir Rugiagėlių takai (D)

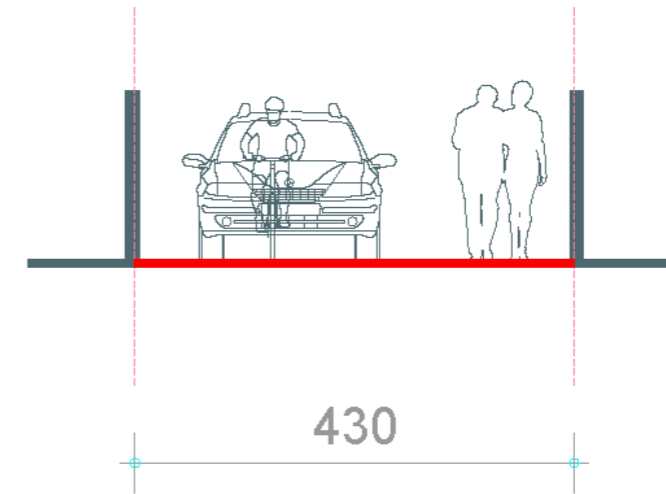
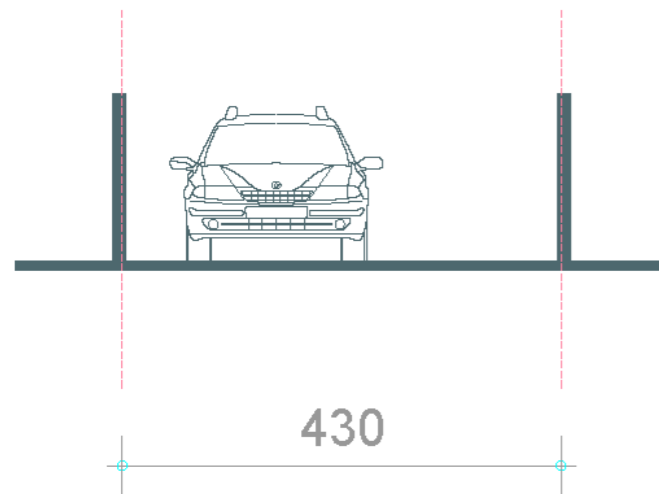
Esama situacija:

- Plotis tarp raudonųjų linijų per siauras kategorijai;
- Neįrengta kieta danga.



Sprendimo rekomendacija (2027 m. €€):

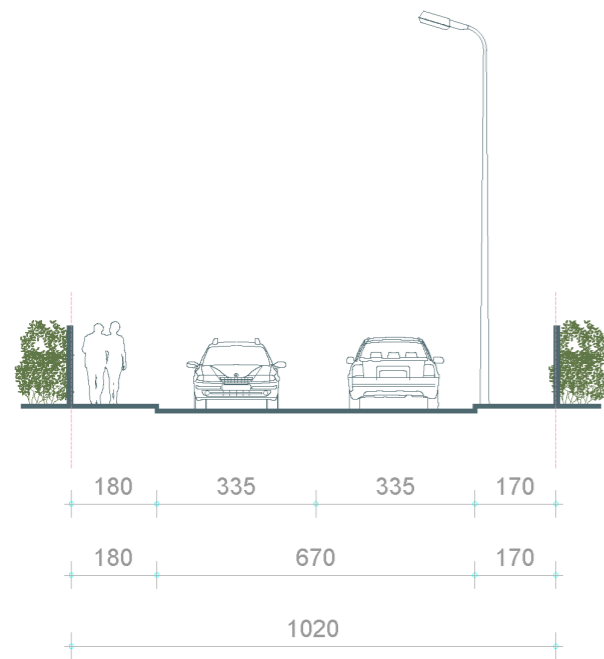
- Gatvė padengiama raudonomis trinkelėmis ir paverčiama bendro srauto gatve su dviračių eismo kryptimi nuo centro link Kulių.



3.3.27 Tarptautinės gerosios praktikos pasiūlymas J. Basanavičiaus gatvei (tarp Taikos g. ir Pomidorų tako)

Esama situacija:

- Važiuojamoji dalis daugumoje atkarpos vietų per plati kategorijai;
- Per siauri šaligatviai.



Sprendimo rekomendacija (2025 m. €):

- Iš važiujamosios dalies kraštų raudonais dažais nudažomos dviračių juostas žyminčios brūkšninės linijos, atskiriančios 1,6 m (mažiausiai 1,5 m) pločio dviračių juostas.;
- Viduryje važiujamosios dalies įrengiamas greičio ribojimo bortas, veikiantis kaip kliūtis automobiliui lenkiant dviratininką.



97 pav. J. Basanavičiaus g. tarp Taikos g. ir Pomidorų tak. nebrangaus sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2029 m. €€):

- Iš važiujamosios dalies kraštų įrengiamos 1,6 m pločio raudono asfalto dviračių juostos;
- Viduryje važiujamosios dalies įrengiamas 1 m pločio įdubimas, veikiantis kaip kliūtis automobiliui lenkiant dviratininką.



96 pav. J. Basanavičiaus g. tarp Taikos g. ir Pomidorų tak. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

95 pav. J. Basanavičiaus g. tarp Taikos g. ir Pomidorų tak. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

3.3.28 Tarptautinės gerosios praktikos pasiūlymas J. Basanavičiaus gatvei (tarp Pomidorų tako ir Kulių)

Esama situacija:

- Važiuojamoji dalis iš esmės atitinka kategoriją;
- Įrengtas tik vienas šaligatvis, kuris per siauras;
- Plotis tarp raudonųjų linijų nepakankamas, kad užtikrintų net minimaliai funkcionalią dviračių transporto infrastruktūrą.



98 pav. J. Basanavičiaus g. tarp Pomidorų tak. ir Kulių esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2025 m. €):

- Iš važiujamosios dalies kraštų raudonais dažais nudažomos arba dviračių juostą pažyminčia brūkšnine linija pažymimos 1,5 m pločio dviračių juostos;
- Viduryje važiujamosios dalies įrengiamas greičio ribojimo bortas, veikiantis kaip kliūtis automobiliui, lenkiant dviratininką.



99 pav. J. Basanavičiaus g. tarp Pomidorų tak. ir Kulių nebrangaus sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2029 m. €€):

- Iš važiujamosios dalies kraštų įrengiamos 1,5 m pločio raudono asfalto dviračių juostos;
- Viduryje važiujamosios dalies įrengiamas 1 m (kur netelpa – 0,9 m) pločio įdubimas, veikiantis kaip kliūtis automobiliui, lenkiant dviratininką.



100 pav. J. Basanavičiaus g. tarp Pomidorų tak. ir Kulių sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

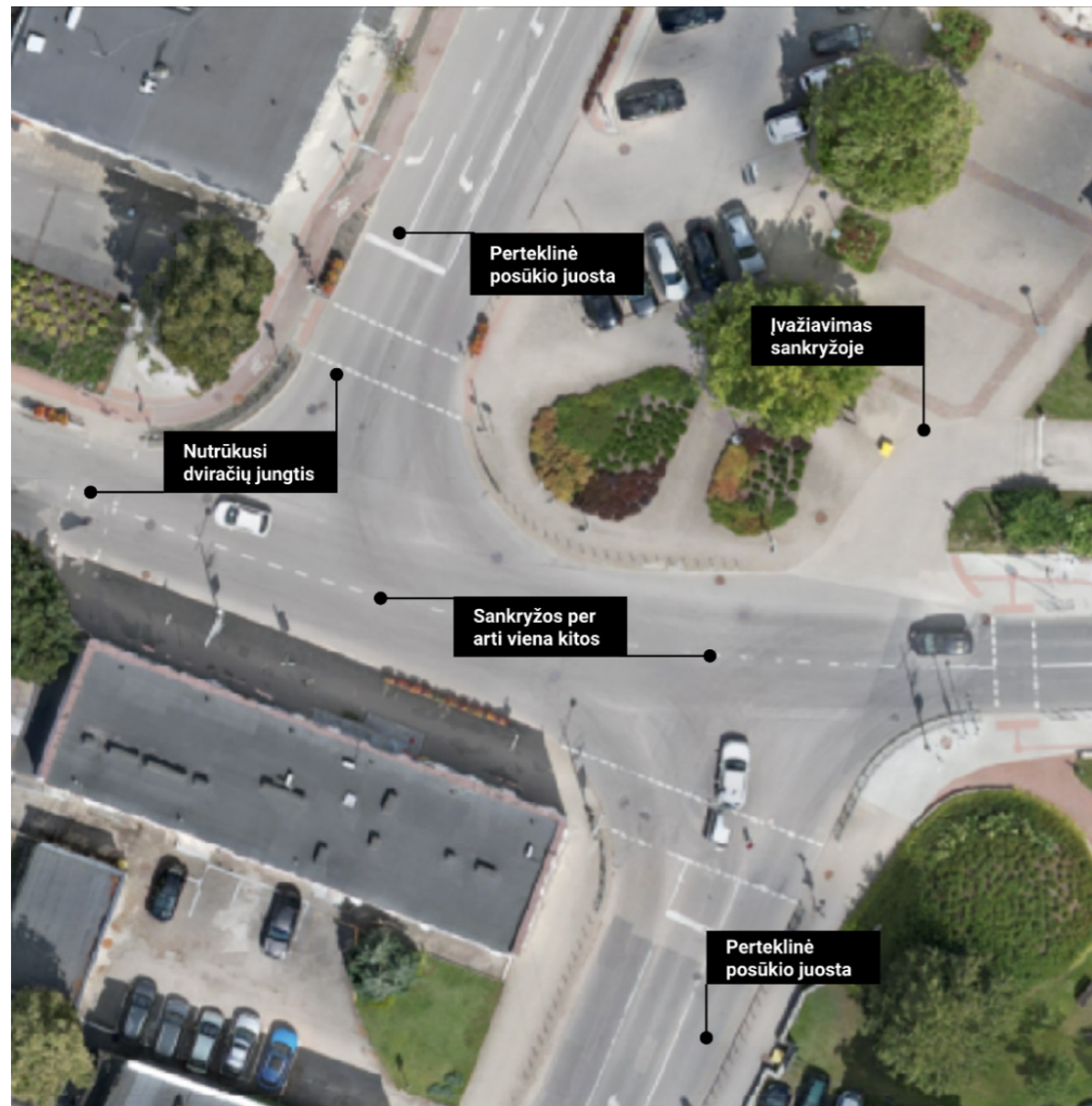
3.3.29 Klaipėdos, Tilto, Kvietinių ir J. Basanavičiaus gatvių sankryža

Pagrindinės problemos:

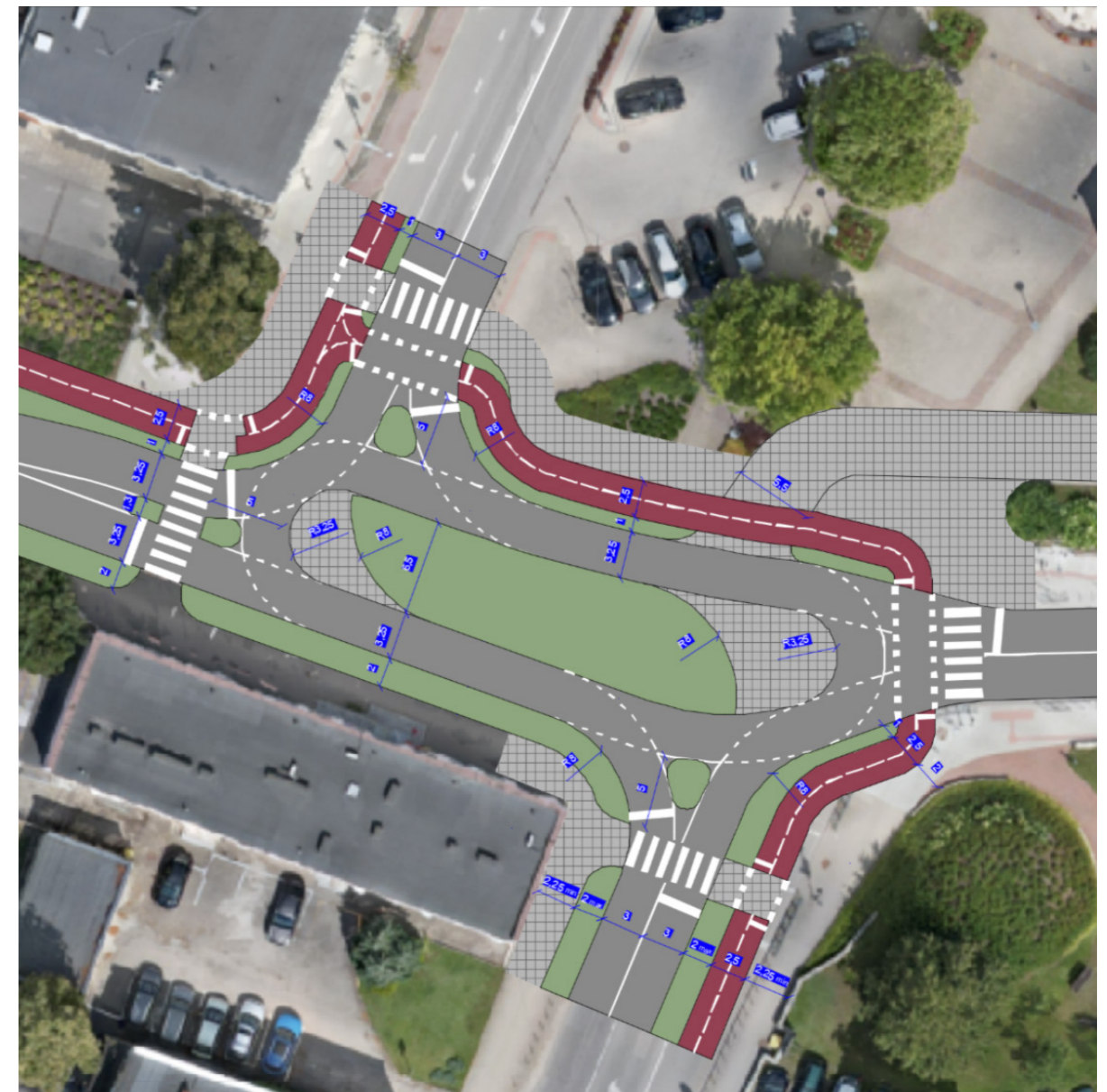
- Dvi sankryžos per arti viena kitos;
- Per dideli posūkių spinduliai;
- J. Basanavičiaus ir Kvietinių gatvėse nereikalingos papildomos posūkių juostos;
- Neišspręsta dviračių infrastruktūra.

Sprendimo rekomendacija:

- Sankryžas sujungti į vieną žiedinę sankryžą (pasiūlymo schemeje nurodyti mini žiedo matmenys);
- Panaikinti papildomas posūkių juostas J. Basanavičiaus ir Kvietinių gatvėse, likusias juostas siaurinti iki 3 m;
- Įrengti nuogrindas žiedo saloje stambiagabaritėms transporto priemonėms;
- Įrengti dviračių taką;
- Įrengti minimalius posūkių spindulius.



101 pav. Klaipėdos, Kvietinių, J. Basanavičiaus ir Kvietinių gatvių sankryžos esama situacija. Schema mmap.



102 pav. Klaipėdos, Kvietinių, J. Basanavičiaus ir Kvietinių gatvių sankryžos pasiūlymas. Schema mmap.

3.4 Dviračių takai daugiabučių kvartale

Šalia pagrindinių nustatytų jungčių taip pat įrengiami takai daugiabučių gyvenamųjų namų kvartale tarp Klaipėdos, Dariaus ir Girėno, Pušų ir Vingio gatvių. Takai išdėstomi taip, kad būtų sujungti su miesto dviračių transporto infrastruktūros tinklu, įjungiant esamus takus šioje zonoje ir užtikrinant patogų mokyklų bei darželių pasiekiamumą dviračiais. Numatoma pratęsti esamo dviračių tako jungtis su Pušų ir Klaipėdos gatvėmis, įrengti dviračių taką Melioratorių gatvėje ir jo tęsinį iki lopšelio-darželio „Saulutė“, taip pat dviračių takus J. Janonio ir Vingio gatvėse. Itin mažų transporto srautų Kastyčio gatvę siūloma paversti dviračių gatve.

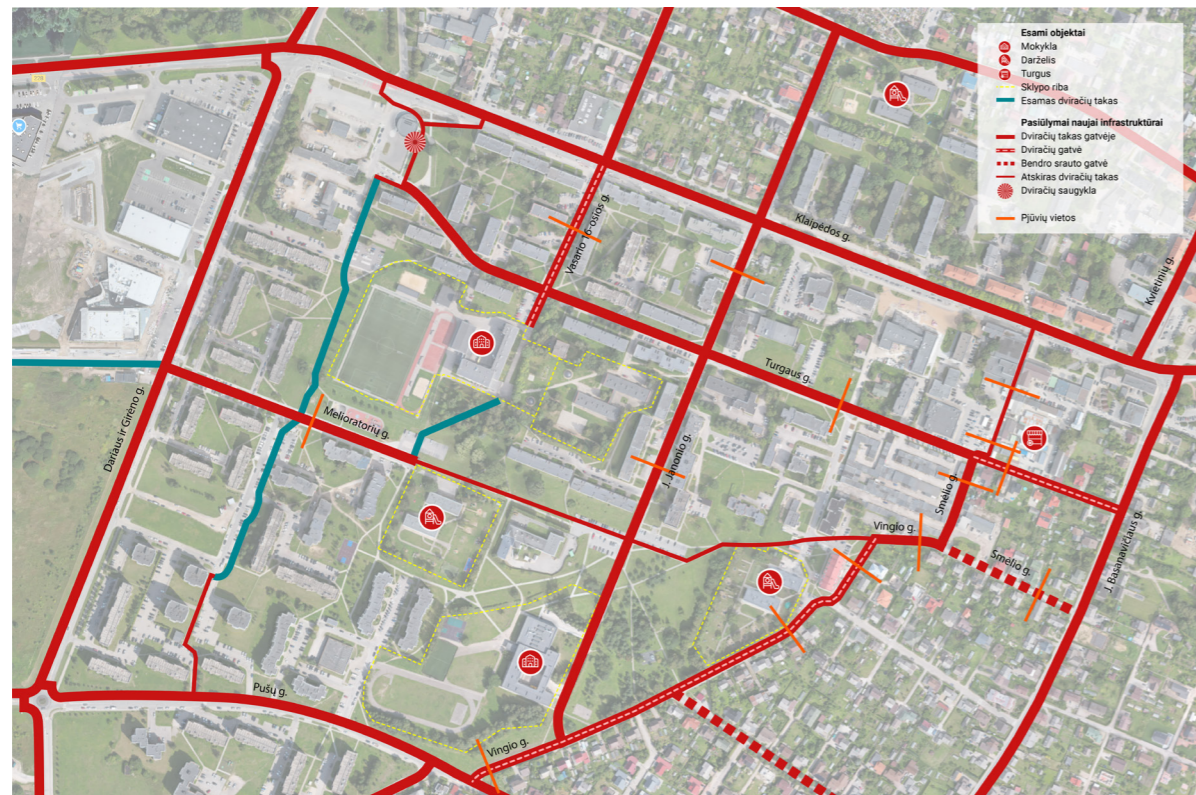
Skyriuje pateikiamos sprendimų rekomendacijos keturioms gatvėms, dviračių tako jungčiams ir pėsčiųjų takų profiliams:

1. Melioratorių gatvės profilis (D);
2. Vingio gatvės tarp J. Janonio ir Pušų gatvės profilis (C);
3. Vingio gatvės tarp J. Basanavičiaus ir Smėlio g. profilis (D);
4. J. Janonio gatvės profilis (C);
5. Smėlio gatvės profilis (D);
6. Turgaus gatvės profilis (D);
7. Vasario 16-osios gatvės profilis tarp Klaipėdos g. ir Gargždų „Minijos“ progimnazijos;
8. Gėlių gatvės profilis;
9. Atskirų dviračių takų profiliai;
10. Esamo dviračių tako jungtis su Klaipėdos gatve, einanti pro autobusų stotį..

Pasiūlymai pateikti vadovaujantis šiais teisės aktais:

- STR 2.06.04:2014 „GATVĖS IR VIETINĖS REIKŠMĖS KELIAI. BENDRIEJI REIKALAVIMAI“ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.413395/asr>
- PĖSČIŪJŲ IR DVIRAČIŲ TAKŲ PROJEKTAVIMO REKOMENDACIJOS <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.435071>
- LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ ĮSTATYMAS <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.17779/cndiynEsjx>

Parengti pjūviai yra rekomendacinio pobūdžio ir galės būti koreguojami dviračių trasų įgyvendinimo projektų metu.

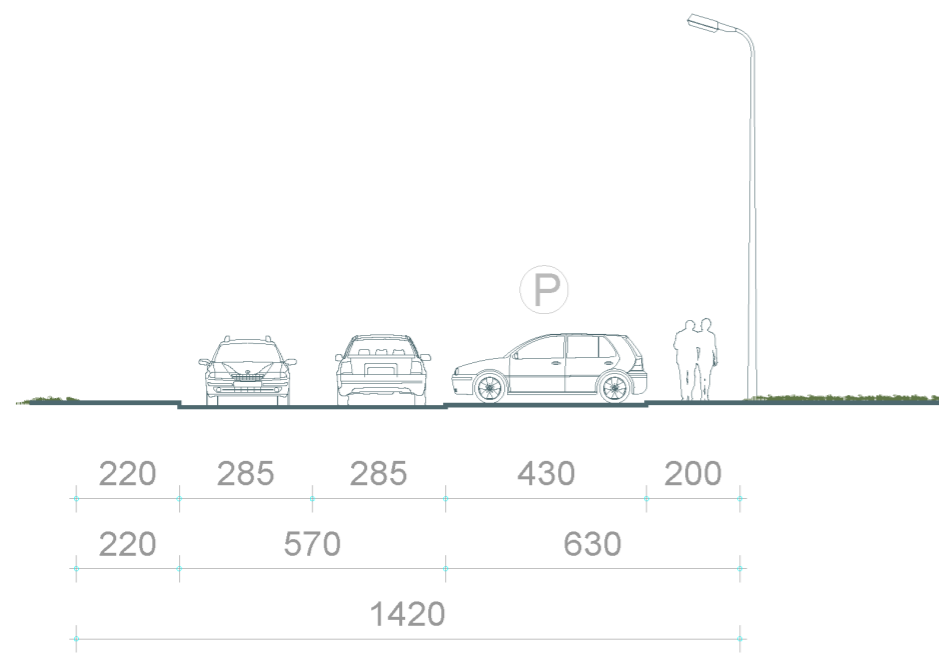


103 pav. Dviračių infrastruktūra daugiabučių kvartale tarp Dariaus ir Girėno, Klaipėdos, Vingio ir Pušų gatvių

3.4.1 Melioratorių gatvės profilis (D)

Esama situacija:

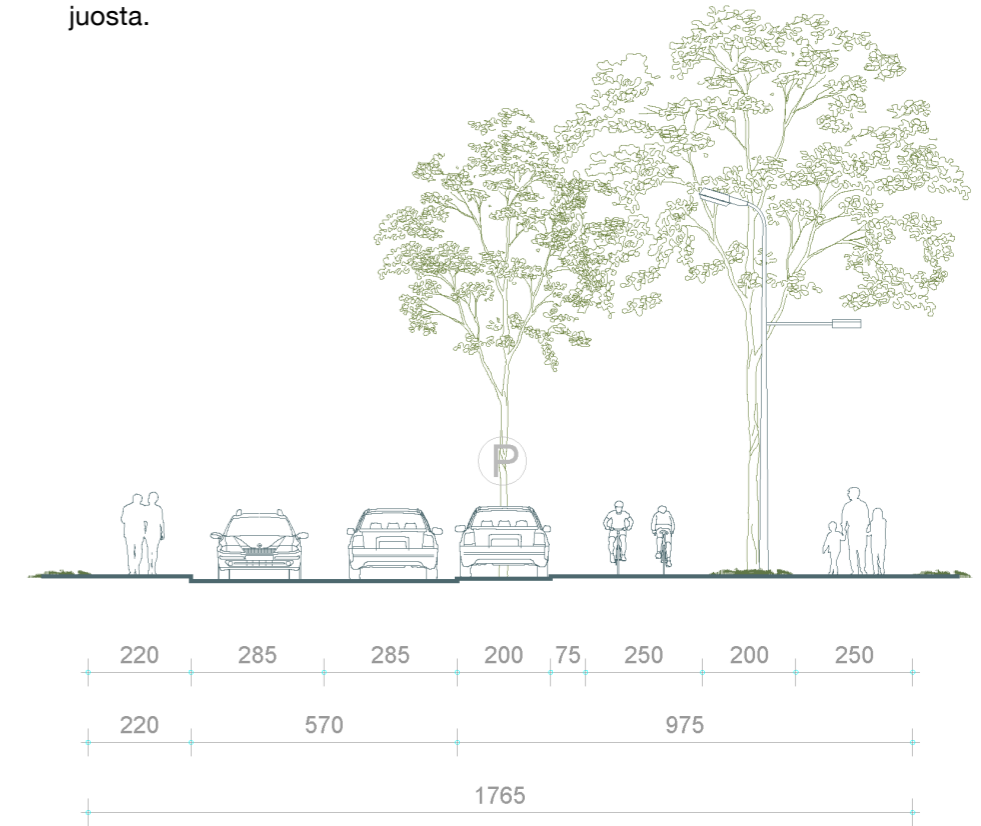
- Gatvės važiuojamoji dalis atitinka kategoriją;
- Įrengtos statmenos automobilių stovėjimo vietos;
- Vienas iš dviejų šaligatvių per siauras.



104 pav. Melioratorių g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2028 m. €€):

- Statmeno parkavimo vietų juosta siaurinama ir paverčiama į lygiagretaus stovėjimo vietų juostą. Po kas antros stovėjimo vietos įrengiama 2x2 m žalia zona su medžiu;
- Įrengiamas dviračių takas, tarp jo ir automobilių stovėjimo juostos – apsauginė juosta;
- Įrengiamas patogaus pločio pėsčiųjų takas, tarp jo ir dviračių tako – žalia juosta.

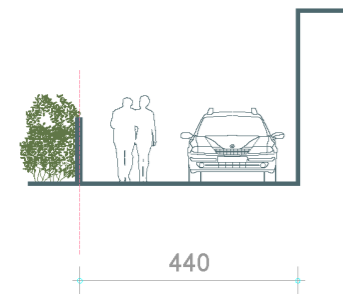


105 pav. Melioratorių g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.4.2 Vingio gatvė tarp Smėlio g. ir Melioratorių tako (D)

Esama situacija:

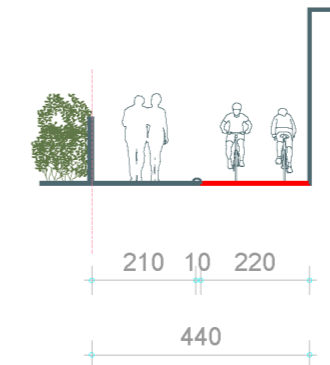
- Gatvė per siaura savo kategorijai;
- Nėra šaligatvių ir dviračių infrastruktūros.



106 pav. Vingio g. tarp Smėlio g. ir Melioratorių tako esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2025 m. €):

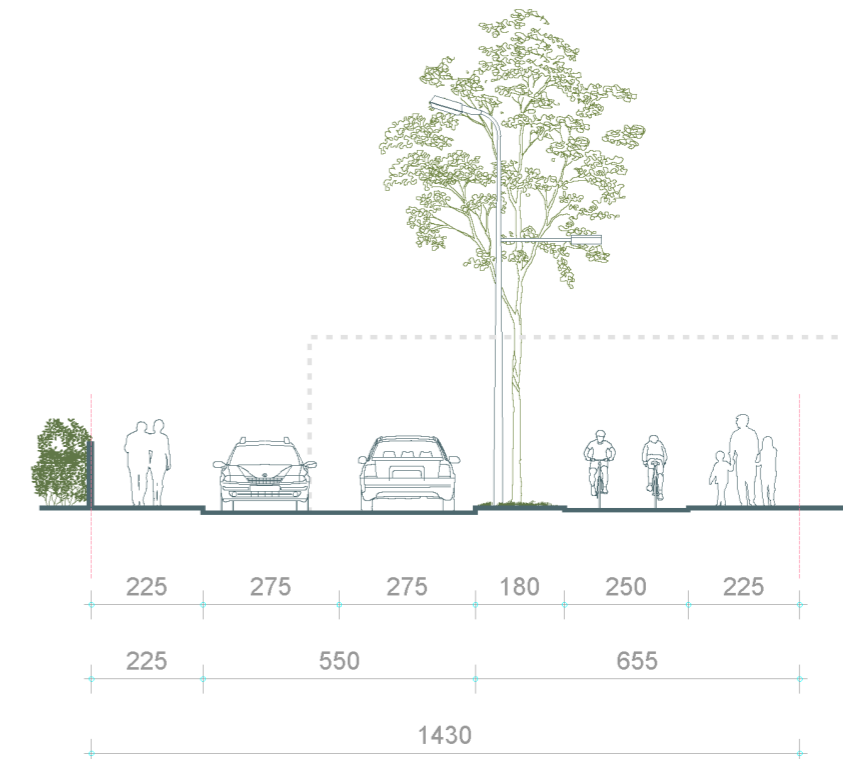
- Dalis esamo asfalto raudonais dažais arba dviračių juosta žyminčia brūkšnine linija paženklinama kaip dviračių takas;
- Galima dviračių taką ir nuo likusios dalies atskirti ratų atmušėjais. Tokiu atveju nedėti ratų atmušėjų ties įvažiavimus į sklypus.



107 pav. Vingio g. tarp Smėlio g. ir Melioratorių tako nebrangaus sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2035 m. €€):

- Ateityje planuojama gatvė su 14,3 m pločiu tarp raudonųjų linijų;
- Įrengiami du 2,25 m pločio šaligatviai;
- Įrengiama 5,5 m pločio važiujamoji dalis;
- Įrengiama 1,8 m pločio žalia juosta tarp važiujamosios dalies ir dviračių tako;
- Įrengiamas dviračių takas nuo pėsčiųjų tako atskirtas aukščio perkritimu (5 cm).



108 pav. Vingio g. tarp Smėlio g. ir Melioratorių tako sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.4.3 Vingio gatvė tarp Melioratorių tako ir Butkų Juzės g. (D)

Esama situacija:

- Gatvė per siaura savo kategorijai;
- Nėra šaligatvių ir dviračių infrastruktūros;
- Važiuojamoji dalis yra per plati.



109 pav. Vingio g. tarp Melioratorių tako ir Butkų Juzės g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2025 m. €):

- Atkarpa paverčiama dviračių gatve;
- Važiuojamoji dalis horizontaliu ženkliniu siaurinama iki 5,5 m nuo automobilių stovėjimo aikštelės;
- Iš važiuojamosios dalies kraštų raudonai nudažomos arba dviračių juosta žyminčia brūkšnine linija pažymimos 2 m pločio dviračių zonos.



110 pav. Vingio g. tarp Melioratorių tako ir Butkų Juzės g. nebrangaus sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2036 m. €€):

- Atkarpa paverčiama dviračių gatve;
- Važiuojamoji dalis horizontaliu ženkliniu siaurinama iki 5,5 m nuo automobilių stovėjimo aikštelės;
- Iš važiuojamosios dalies kraštų įrengiamos 2 m pločio raudono asfalto dviračių zonos;
- Vietoj esamų krūmų juostos įrengiamas šaligatvis.



111 pav. Vingio g. tarp Melioratorių tako ir Butkų Juzės g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.4.4 Vingio gatvė tarp Butkų Juzės g. ir Gėlių g. (D)

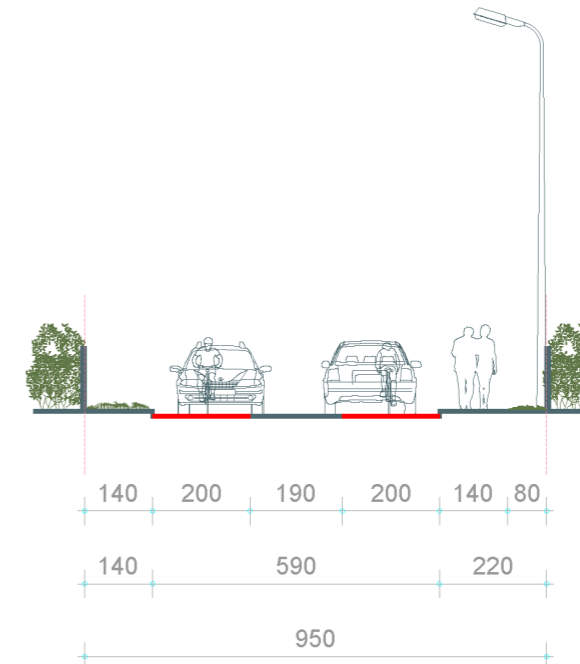
Esama situacija:

- Gatvė per siaura savo kategorijai;
- Nėra dviračių infrastruktūros;
- Važiuojamoji dalis yra per plati.



Sprendimo rekomendacija (2025 m. €):

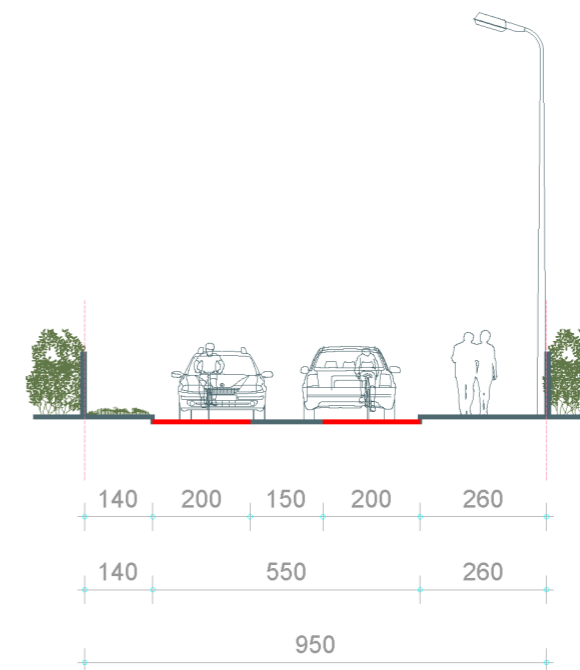
- Atkarpa paverčiama dviračių gatve;
- Iš važiuojamosios dalies kraštų raudonai nudažomos arba brūkšnine linija pažymimos 2 m pločio dviračių zonos.



113 pav. Vingio g. tarp Butkų Juzės g. ir Gėlių g. nebrangaus sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2036 m. €€):

- Atkarpa paverčiama dviračių gatve;
- Važiuojamoji dalis siaurinama iki 5,5 m, jos sąskaita platinamas šaligatvis;
- Iš važiuojamosios dalies kraštų įrengiamos 2 m pločio raudono asfalto dviračių zonos.



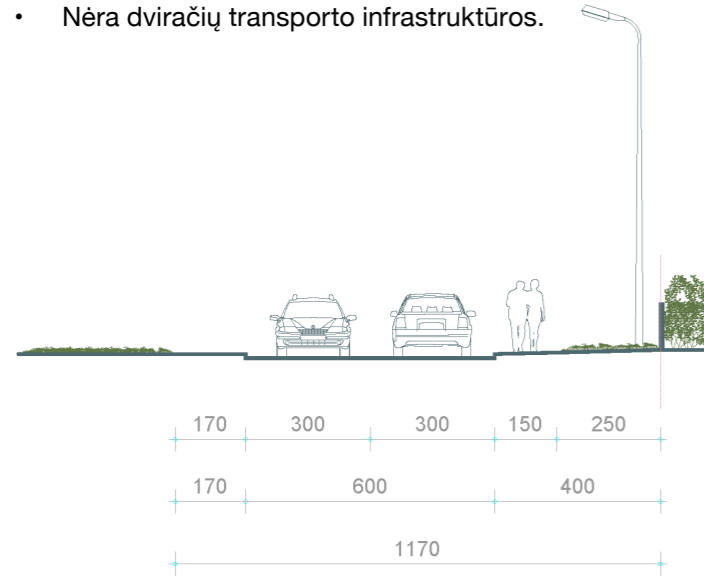
114 pav. Vingio g. tarp Butkų Juzės g. ir Gėlių g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

112 pav. Vingio g. tarp Butkų Juzės g. ir Gėlių g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

3.4.5 Vingio gatvės tarp Gėlių g. ir Pušų g. (D)

Esama situacija:

- Važiuojamoji dalis per plati;
- Įrengti per siauri šaligatviai;
- Nėra dviračių transporto infrastruktūros.



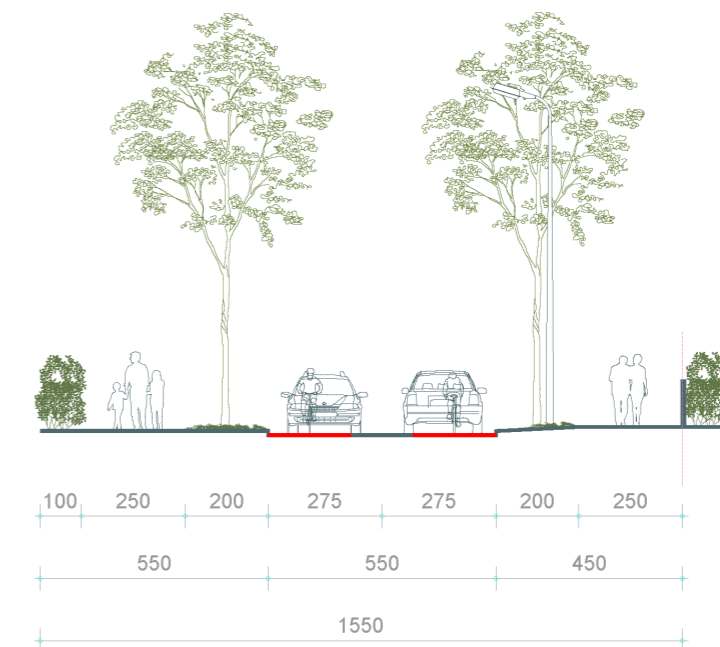
Sprendimo rekomendacija (2025 m. €):

- Gatvė paverčiama į dviračių gatvę;
- Iš važiujamosios dalies kraštų raudonai nudažomos arba brūkšnine linija pažymimos 2 m pločio dviračių zonos.



Sprendimo rekomendacija (2035 m. €€):

- Gatvė paverčiama į dviračių gatvę;
- Važiuojamoji dalis siaurinama iki 5,5 m;
- Iš abiejų važiujamosios dalies pusių įrengiamos 2 m pločio žaliosios juostos ir 2,5 m pločio pėsčiųjų takai;
- Iš važiujamosios dalies kraštų įrengiamos 2 m pločio raudono asfalto dviračių zonos.



115 pav. Vingio g. tarp Pušų g. ir Kuršlaukio g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

116 pav. Vingio g. tarp Pušų g. ir Kuršlaukio g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.4.6 Vingio gatvės tarp Pušų g. ir Kuršlaukio g. (D)

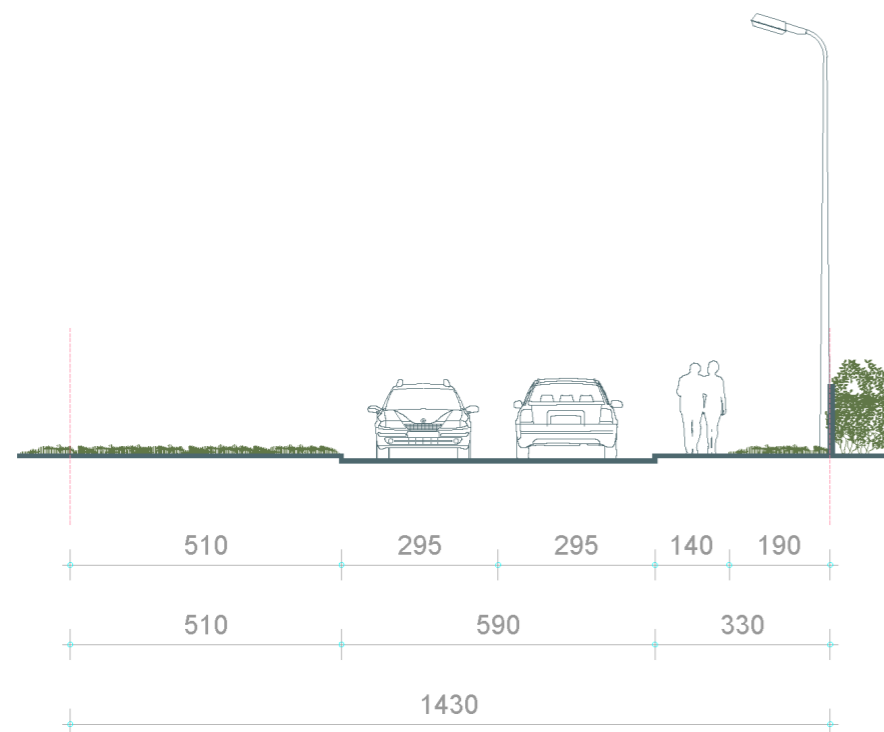
Esama situacija:

- Važiuojamoji dalis per plati;
- Įrengti per siauri šaligatviai;
- Nėra dviračių transporto infrastruktūros.



Sprendimo rekomendacija (2031 m. €€):

- Šaligatvis palei gyvenamuosius namus rekonstruojamas į patogaus pločio pėsčiųjų taką;
- Kitoje gatvės pusėje įrengiami patogaus pločio pėsčiųjų ir dviračių takai, atskirti žaliomis zonomis nuo vienas kito ir nuo važiuojamosios dalies.



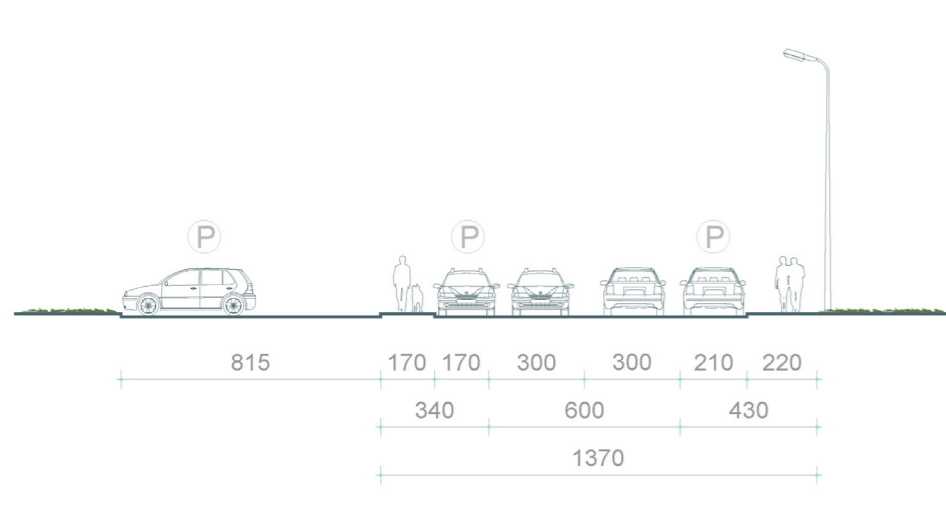
117 pav. Vingio g. tarp Pušų g. ir Kuršlaukio g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

118 pav. Vingio g. tarp Pušų g. ir Kuršlaukio g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.4.7 J. Janonio gatvės profilis (C)

Esama situacija:

- Važiuojamosios dalies plotis atitinka kategoriją;
- Įrengti vienas tinkamo pločio, kitas – per siauras šaligatviai;
- Įrengtos viena per siaura, kita – tinkamo pločio šoninio automobilių stovėjimo juostos.



119 pav. J. Janonio g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2028 m. €€):

- Per siaura šoninio automobilių stovėjimo juosta platinama iki patogaus pločio į šaligatvio pusę;
- Per siauras šaligatvis platinamas iki patogaus pločio į žolės/stovėjimo aikštelės pusę;
- Kitoje gatvės pusėje įrengiamas dviračių takas ir šaligatvis. Dviračių takas atskirtas nuo stovėjimo juostos pagalbine juosta, o nuo šaligatvio – aukščio perkritimu.

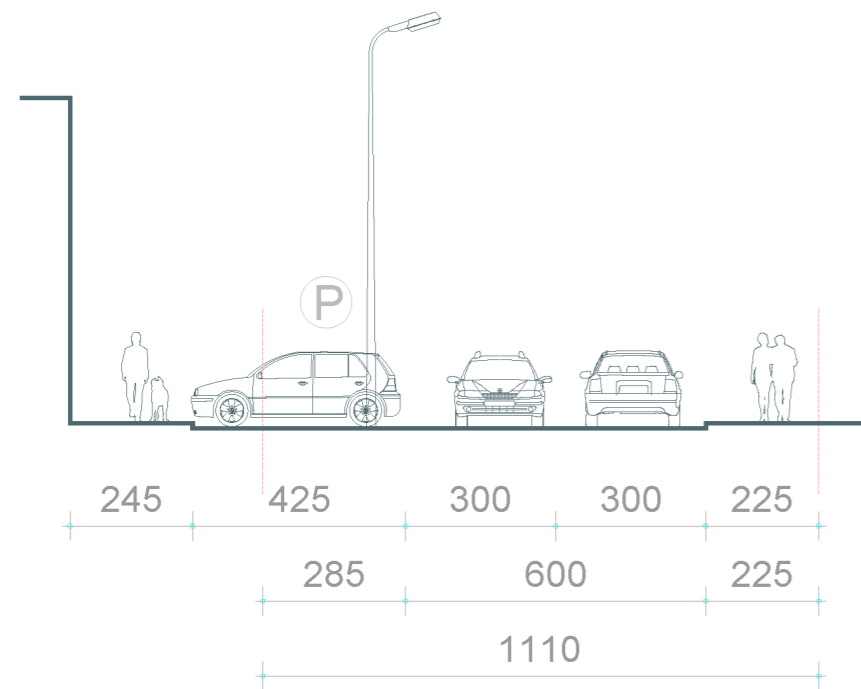


120 pav. J. Janonio g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.4.8 J. Janonio gatvės prie PC „Aibė“ profilis (C)

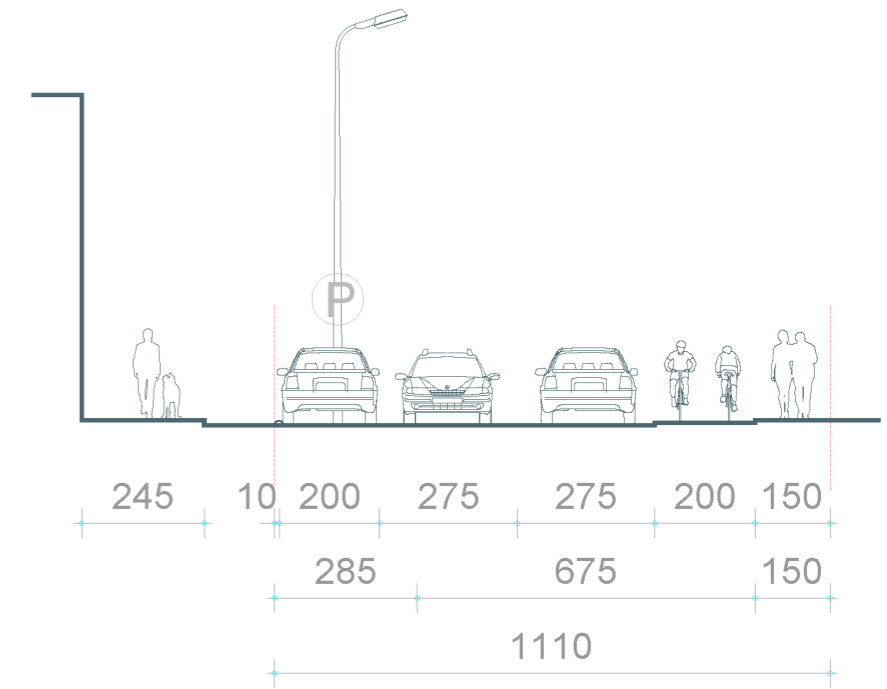
Esama situacija:

- Važiuojamosios dalies profilis atitinka kategoriją;
- Įrengtas patogaus pločio šaligatvis;
- Įrengta statmena stovėjimo aikštelė, kurios dalis patenka į PC „Aibė“, sklypą.



Sprendimo rekomendacija (2028 m. €€):

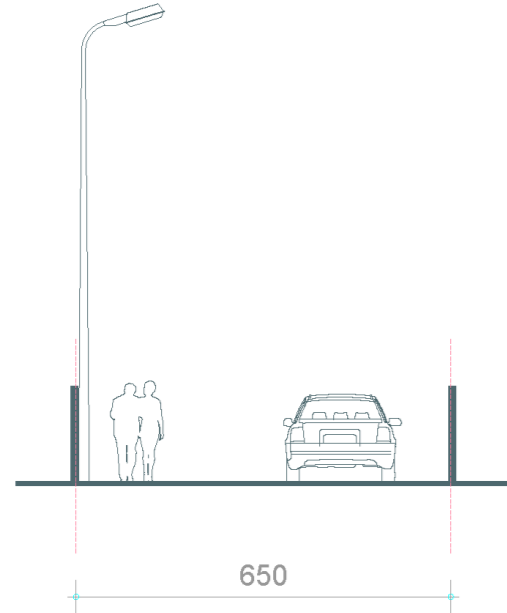
- Važiuojamoji dalis siaurinama iki 5,5 m (leidžiama pagal LR kelių įstatymą);
- Įrengiamas 2m pločio dviračių takas, atskirtas nuo važiuojamosios dalies aukščių perkriimu;
- Esamas šaligatvis siaurinamas iki 1,5 m pločio naujo dviračių tako sąskaita ir nuo dviračių tako atskiriamas aukščių perkritimu;
- Statmeno stovėjimo aikštelė paverčiama į šoninio stovėjimo juosta, atskirtą nuo PC Aibė sklypo 10 cm pločio ratų atmušėjų juosta.



3.4.9 Smėlio gatvė tarp J. Basanavičiaus g. ir Vingio g. gatvės profilis (D)

Esama situacija:

- Važiuojamosios dalies plotis per didelis kategorijai, tačiau plotis tarp raudonųjų linijų per siauras;
- Nėra šaligatvių.

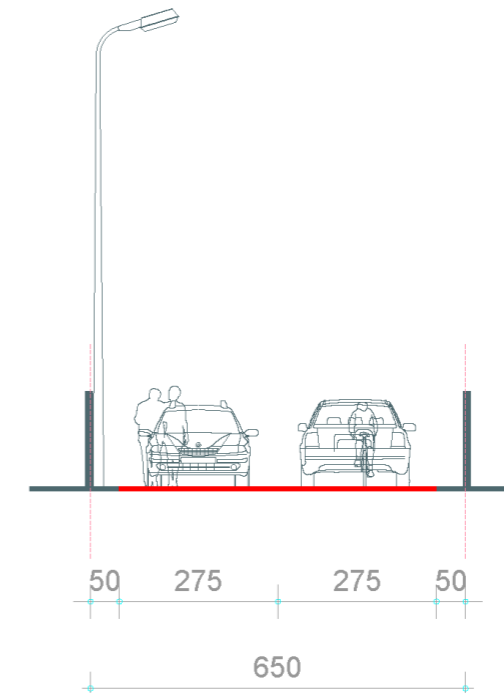


123 pav. Smėlio g. tarp J. Basanavičiaus g. ir Vingio g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.



Sprendimo rekomendacija (2025 m. €):

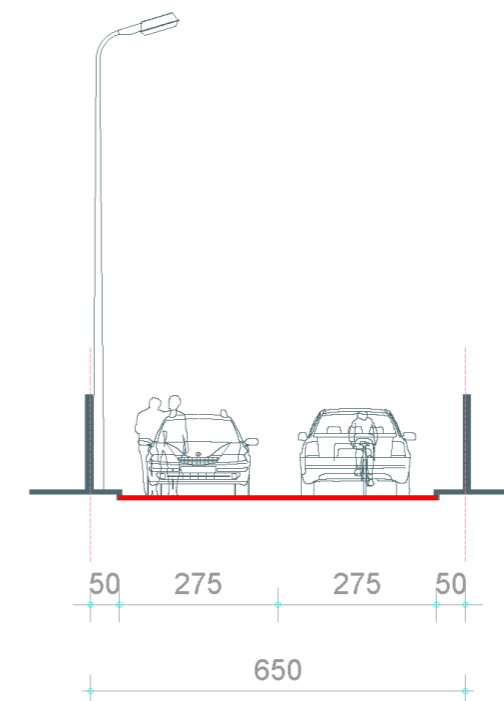
- Raudonai nudažoma arba iš šonų su ištisine linija pažymima 5,5 m pločio bendra pėsčiųjų, dviračių ir automobilių dalis.



124 pav. Smėlio g. tarp J. Basanavičiaus g. ir Vingio g. nebrangaus sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2036 m. €€):

- Įrengiama 5,5 m pločio važiujamoji dalis su bortais;
- iš abiejų gatvės pusių paliekama bent 50 cm pločio pagalbinė juosta.

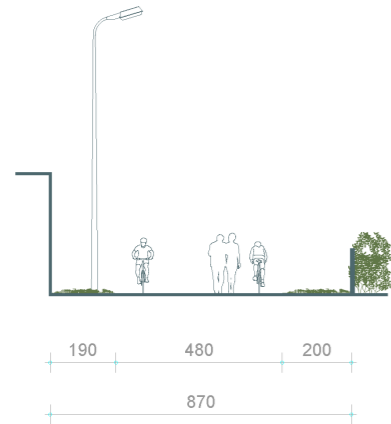


125 pav. Smėlio g. tarp J. Basanavičiaus g. ir Vingio g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.4.10 Smėlio gatvė tarp Vingio g. ir Turgaus g. (D)

Esama situacija:

- 4,8 m pločio pėsčiųjų takas.



126 pav. Smėlio g. tarp Vingio g. ir Turgaus g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.



Sprendimo rekomendacija (2025 m. €€):

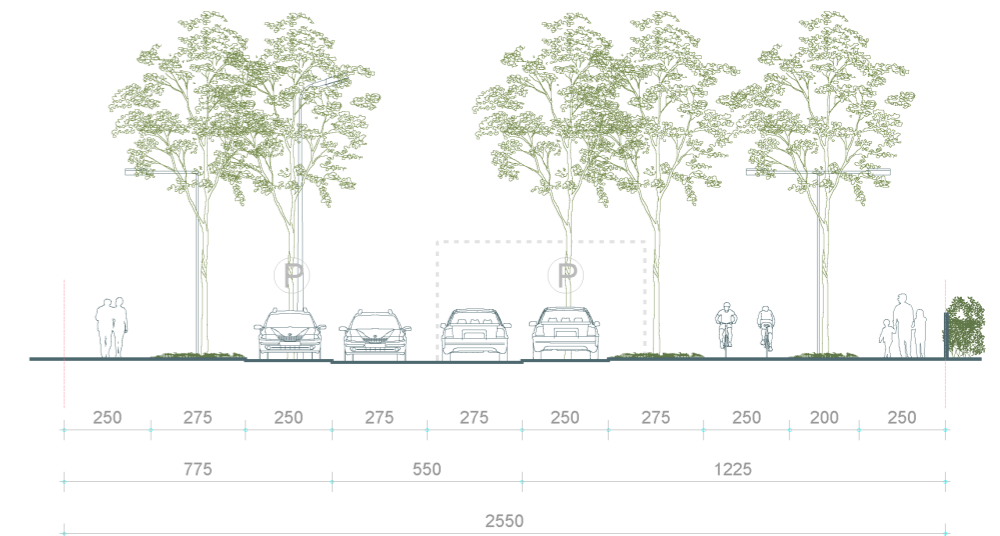
- 2,5 m pločio juosta raudonais dažais arba ištisine linija pažymima kaip dviračių takas;
- Galima įrengti ratų atmušėjų juostą, atskiriančią dviračių taką nuo pėsčiųjų tako.



127 pav. Smėlio g. tarp Vingio g. ir Turgaus g. nebrangaus sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2035 m. €€):

- Ateityje planuojama gatvė su 25,5 m pločiu tarp raudonųjų linijų;
- Įrengiami 2,25 m pločio šaligatviai;
- Įrengiamas dviračių takas atskirtas nuo pėsčiųjų tako aukščių perkritimu (5 cm) ir gatvės stovėjimo vietų technine juosta;
- Įrengiamas statmenas stovėjimas su 1 m apsaugos juostomis tarp važiuojamosios dalies ir stovėjimo vietų;
- Apsaugos zonos ir stovėjimo vietos įrengiamos su betoninio korio danga.

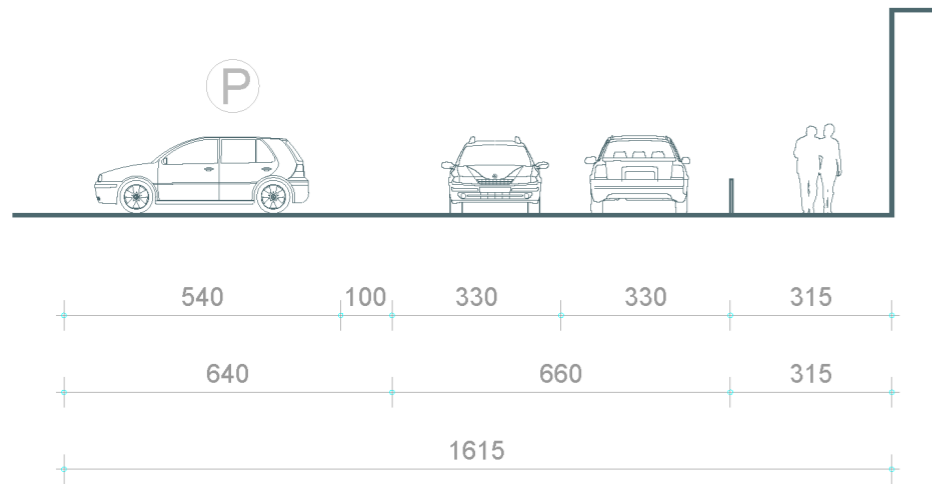


128 pav. Smėlio g. tarp Vingio g. ir Turgaus g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.4.11 Smėlio gatvės tako tęsinys turgaus aikštėje

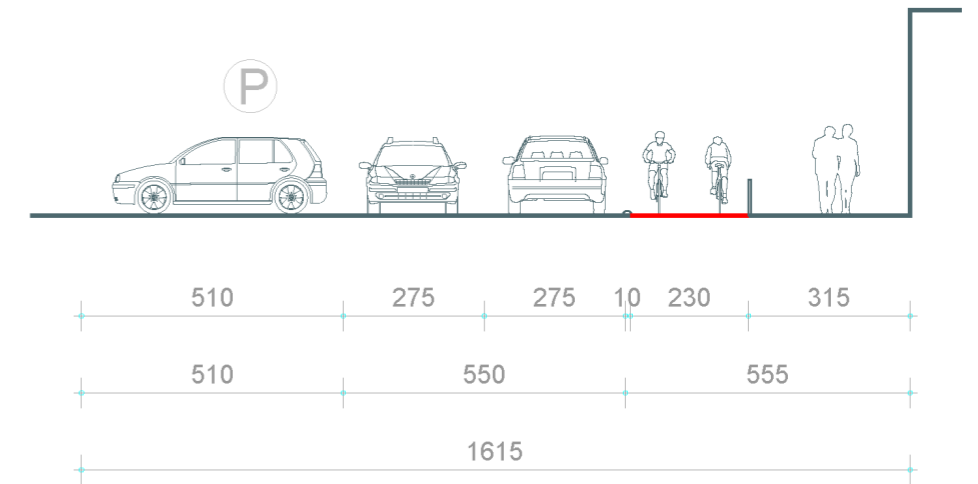
Esama situacija:

- Įrengta per plati važiuojamoji dalis stovėjimo aikštelėje;
- Įrengtas platus šaligatvis tarp turgaus ir stovėjimo aikštelės.



Sprendimo rekomendacija (2025 m. €):

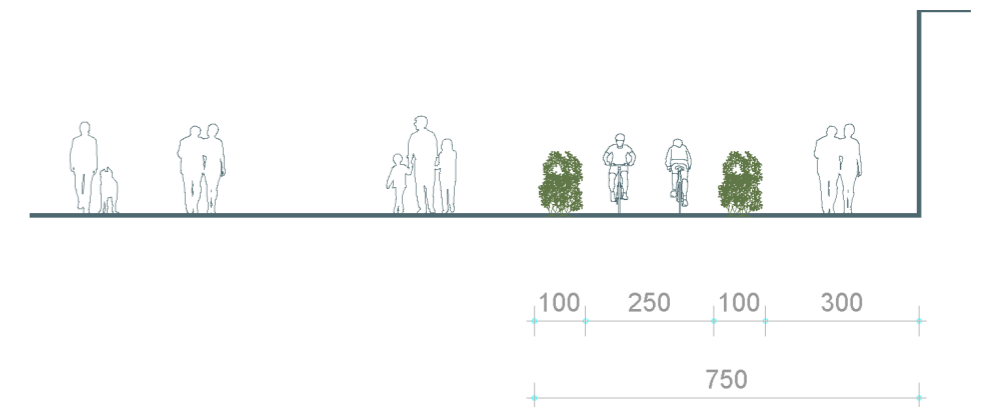
- Horizontaliu ženklinimu susiaurinamos stovėjimo vietos ir važiuojamoji dalis;
- Pali šaligatvį pažymimas dviračių takas, atskirtas nuo važiuojamosios dalies raudonais dažais arba ištisine linija ir ratų atmušėjais.



130 pav. Smėlio g. dviračių tako tęsinio turgaus aikštėje nebrangaus sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2035 m. €€):

- Ateityje planuojama stovėjimo aikštelę paversti turgaus aikšte;
- Pali turgų įrengiamas 3 m pločio šaligatvis;
- Pali šaligatvį įrengiamas raudono asfalto dviračių takas, atskirtas iš abiejų pusių po 1 m žalia juosta.



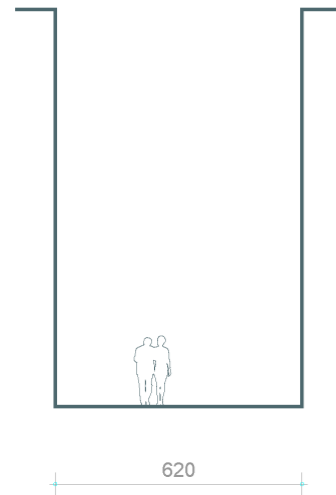
131 pav. Smėlio g. dviračių tako tęsinio turgaus aikštėje sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

129 pav. Smėlio g. dviračių tako tęsinio turgaus aikštėje esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

3.4.12 Smėlio gatvės tako tęsinys tarp turgaus aikštės ir Klaipėdos g.

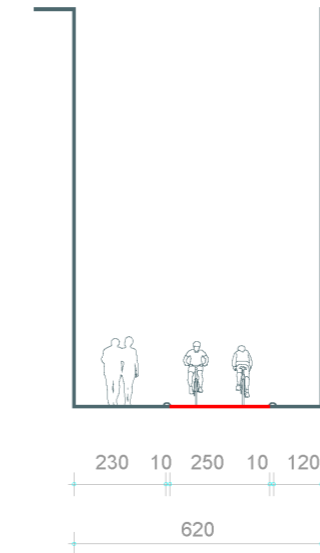
Esama situacija:

- Platus pėsčiųjų takas.



Sprendimo rekomendacija (2025 m. €):

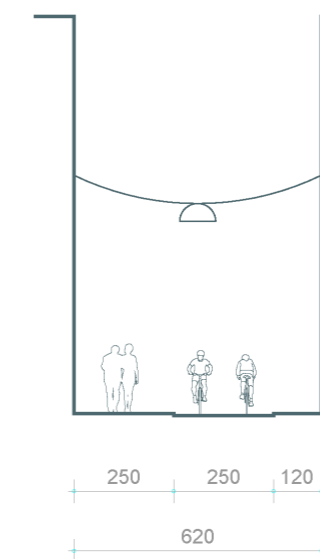
- Raudonais dažais arba ištisinėmis linijomis pažymimas 2,5 m pločio dviračių takas, atitrauktas nuo vienos sienos bent 2,25 m ir nuo kitos bent 1,2 m;
- Galima iš abiejų dviračių tako kraštų įrengti ratų atmušėjų juostas.



133 pav. Smėlio g. dviračių tako tęsinio tarp turgaus aikštės ir Klaipėdos g. nebrangaus sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2035 m. €€):

- Įrengiamas raudonos asfalto dangos, įgilintas ir 2,5 m pločio dviračių takas, atitrauktas nuo vienos sienos bent 2,5 m, o nuo kitos – bent 1,2 m.



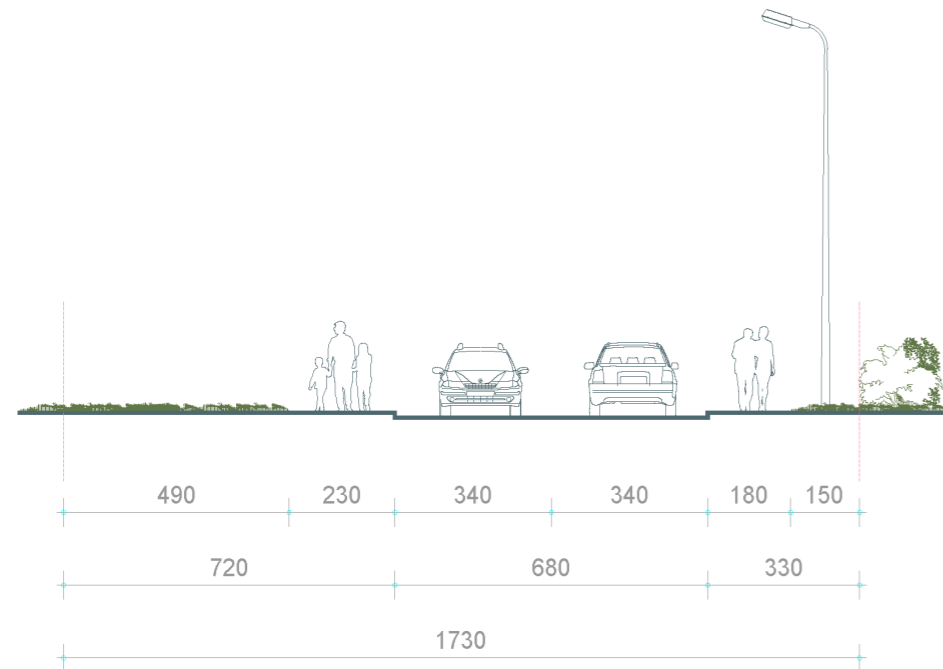
134 pav. Smėlio g. dviračių tako tęsinio tarp turgaus aikštės ir Klaipėdos g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

132 pav. Smėlio g. dviračių tako tęsinio tarp turgaus aikštės ir Klaipėdos g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

3.4.13 Turgaus gatvė tarp Smėlio g. ir autobusų stoties (D)

Esama situacija:

- Važiuojamoji dalis per plati;
- Įrengti du šaligatviai, iš kurių vienas per siauras;
- Dalies gatvės profilio neįrengta.

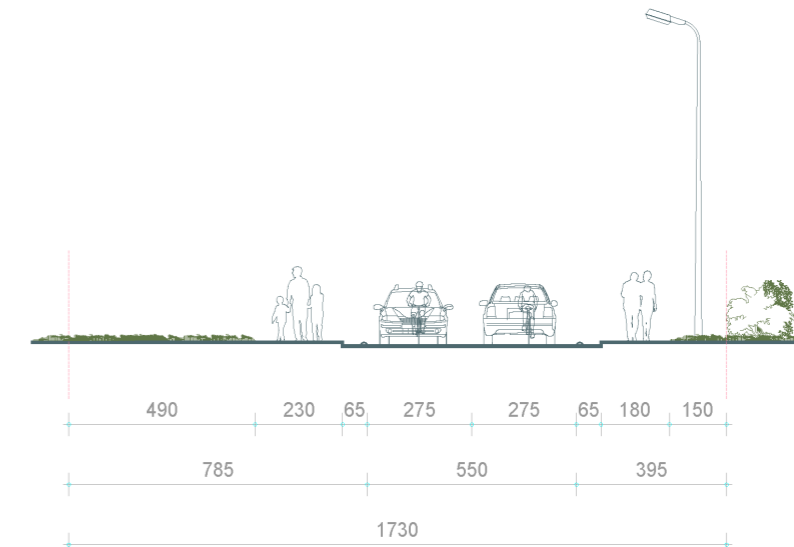


135 pav. Turgaus g. tarp Smėlio g. ir autobusų stoties esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.



Sprendimo rekomendacija (2025 m. €):

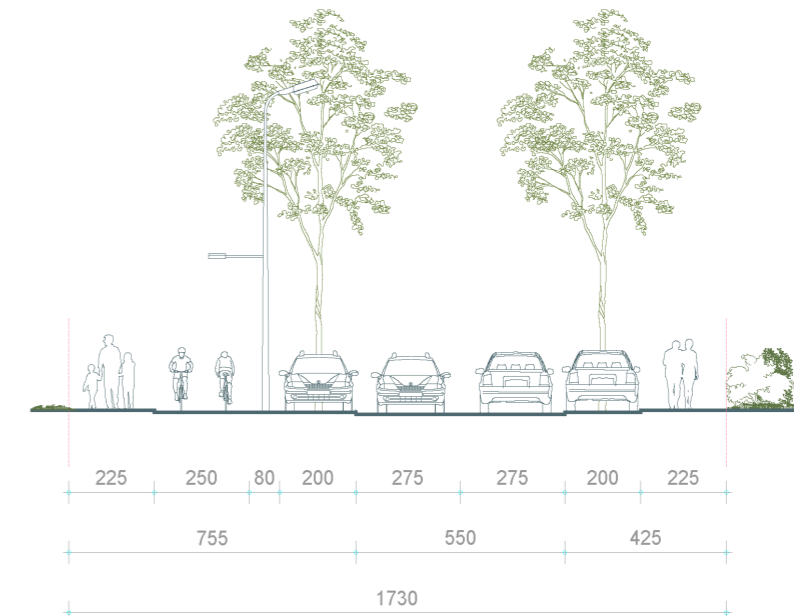
- Važiuojamoji dalis iš abiejų šonų ištisine linija ir ratų atmušėjais siaurinama iki 5,5 m – taip užtikrinamas lėtesnis automobilių eismas ir saugesnės sąlygos dviratininkams judėti bendrame eisme.



136 pav. Turgaus g. tarp Smėlio g. ir autobusų stoties nebrangaus sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2036 m. €€):

- Esamų važiujamosios dalies ir šaligatvių vietoje įrengiama nauja 5,5 m pločio važiujamoji dalis su 2 m pločio šoninio stovėjimo juostomis;
- Po kas antros stovėjimo vietos numatoma 2x2 m žalia zona su medžiu.
- Įrengiami 2,25 m pločio šaligatviai;
- Įrengiamas dviračių takas, atskirtas nuo pėsčiųjų tako aukščių perkritimu (5 cm) ir nuo stovėjimo juostos technine/ apsaugine juosta.

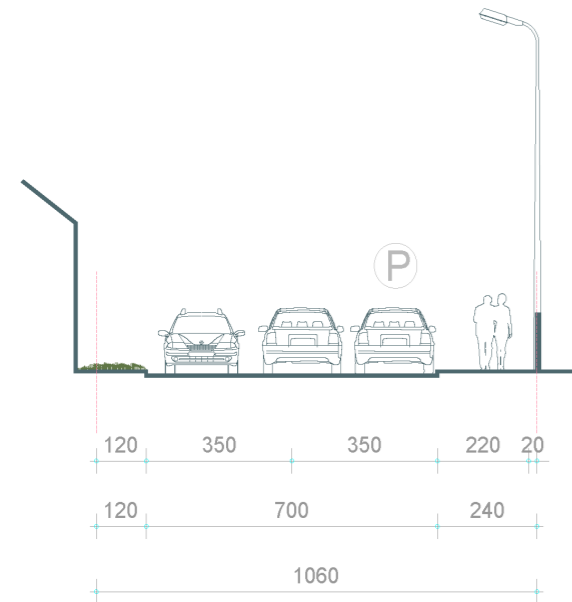


137 pav. Turgaus g. tarp Smėlio g. ir autobusų stoties sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.4.14 Turgaus gatvė tarp J. Basanavičiaus g. ir Smėlio g. (D)

Esama situacija:

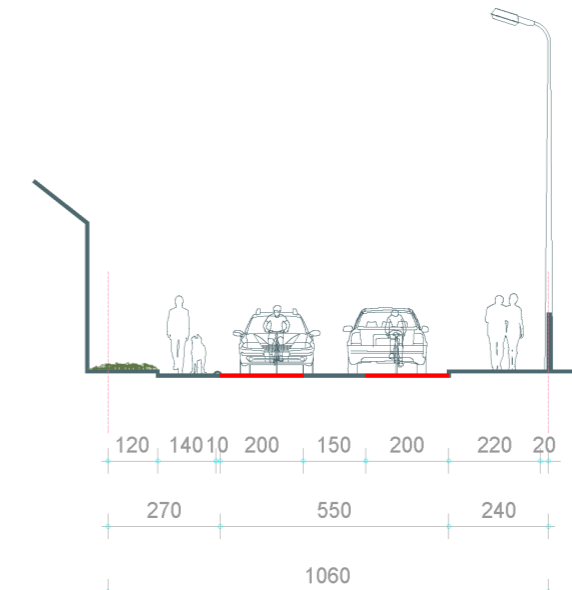
- Kategorijai per plati važiujamoji dalis;
- Dalis važiujamosios dalies naudojama automobilių stovėjimui;
- Įrengtas tik vienas šaligatvis.



138 pav. Turgaus g. tarp Smėlio g. ir J. Basanavičiaus g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2025 m. €):

- Atkarpa paverčiama dviračių gatve;
- Ratų atmušėjais važiujamojoje dalyje atskiriama pėsčiųjų dalis, o važiujamoji dalis siaurinama iki 5,5 m;
- Iš abiejų važiujamosios dalies šonų raudonais dažais arba dviračių juosta žyminčia brūkšnine linija paženklinamos 2 m pločio dviračių zonos.



139 pav. Turgaus g. tarp Smėlio g. ir J. Basanavičiaus g. nebrangaus sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2037 m. €€):

- Įrengiamas antras šaligatvis;
- Važiujamoji dalis siaurinama iki 5,5 m;
- Iš abiejų važiujamosios dalies šonų įrengiamos 2 m pločio raudono asfalto dviračių zonos.



140 pav. Turgaus g. tarp Smėlio g. ir J. Basanavičiaus g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.4.15 Vasario 16-osios gatvė tarp Klaipėdos g. ir Gargždų „Minijos“ progimnazijos (D)

Esama situacija:

- Vienpusio eismo gatvė;
- Dalis važiuojamosios dalies naudojama automobilių stovėjimui, dėl ko pravažiavimui lieka nepakankamas plotis;
- Įrengti tinkamo pločio šaligatviai.



Sprendimo rekomendacija (2025 m. €):

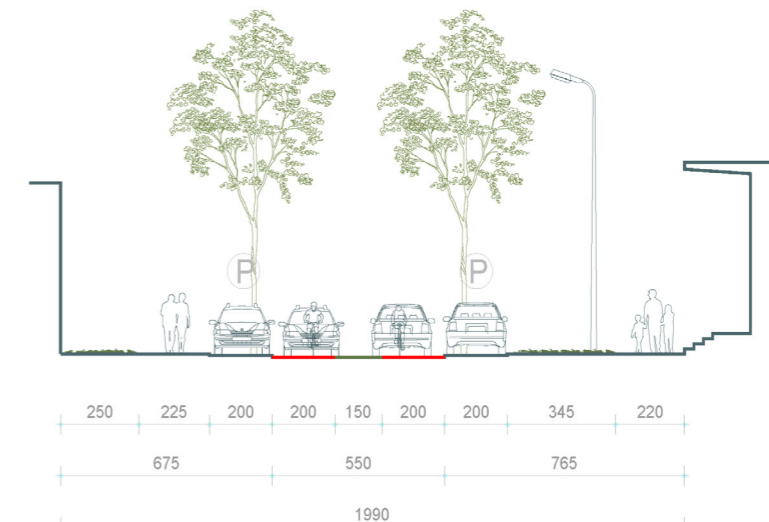
- Gatvė paverčiama į dviračių gatvę;
- Gatvės eismo kryptimi dešinysis šonas raudonais dažais arba dviračių juosta žyminčia brūkšnine linija atskiriama 1,65 m pločio dviračių juosta;
- Dviračių juosta su dviračių eismu prieš automobilių eismą atskiriama raudonais dažais, ištisine linija ir ratų atmušėjais.



142 pav. Vasario 16-osios g. tarp Klaipėdos g. ir Gargždų „Minijos“ progimnazijos nebrangaus sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

Sprendimo rekomendacija (2035 m. €€):

- Ateityje planuojama gatvę paversti į dvipusio eismo gatvę su šoninio stovėjimo juostomis;
- Įrengiama dviračių gatvė;
- Važiuojamoji dalis platinama iki 5,5 m su 2 m šoninio stovėjimo juostomis iš abiejų pusių;
- Po kas antros stovėjimo vietos numatoma 2x2 m žalia zona su medžiu;
- Esamas šaligatvis siaurinamas iki mažiausiai 2,5 m;
- Iš abiejų važiuojamosios dalies šonų įrengiamos raudono asfalto 2 m pločio dviračių zonos, tarp jų – betoninio korio danga.



143 pav. Vasario 16-osios g. tarp Klaipėdos g. ir Gargždų „Minijos“ progimnazijos sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

141 pav. Vasario 16-osios g. tarp Klaipėdos g. ir Gargždų „Minijos“ progimnazijos esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

3.4.16 Gėlių gatvė (D)

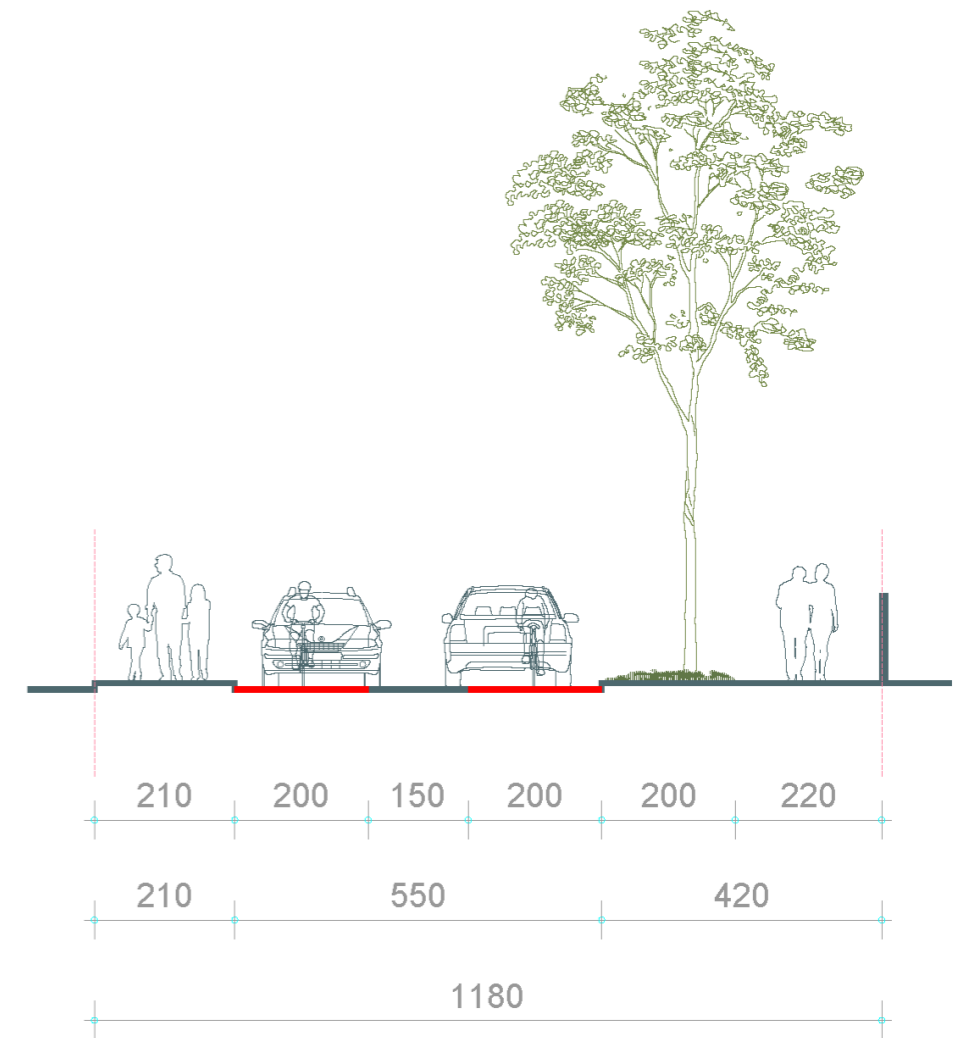
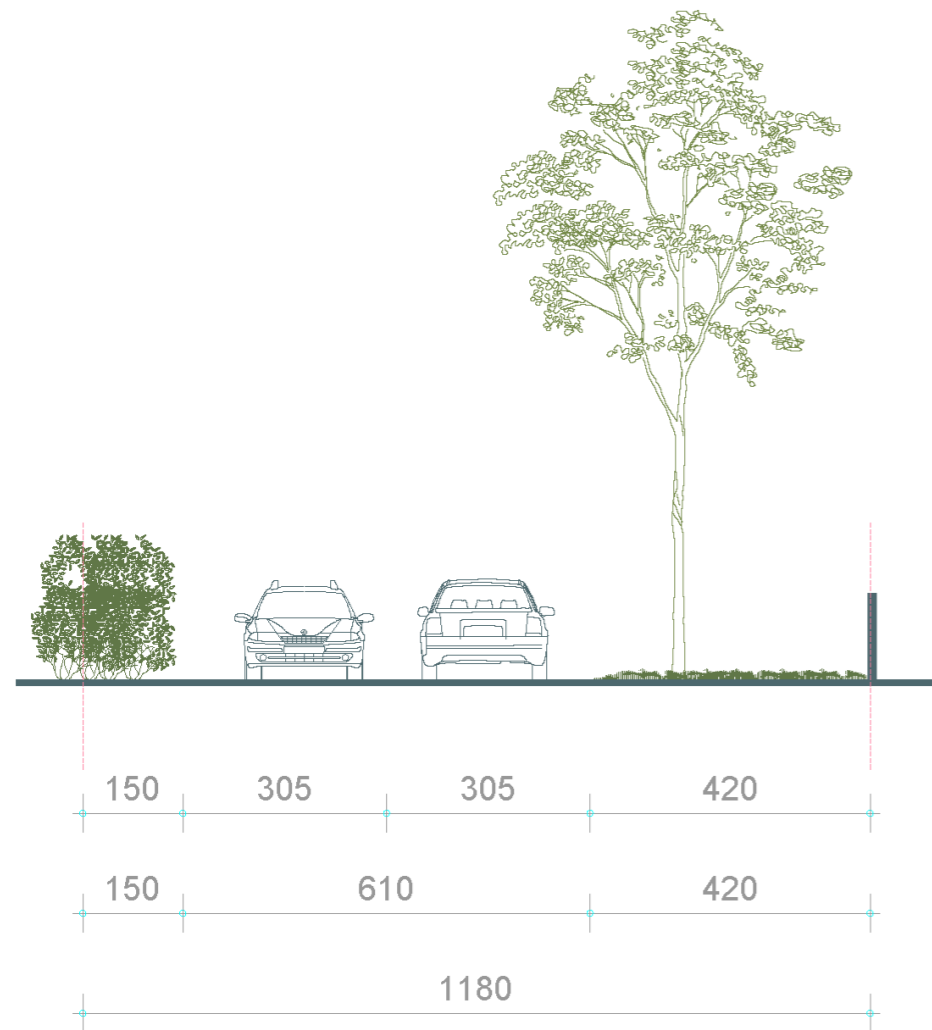
Esama situacija:

- Važiuojamoji dalis per plati;
- Ne visoje gatvės atkarpoje įrengtas tik vienas šaligatvis;
- Įrengtos medžių juostos;
- Vietomis gyvenamųjų namų sklypų aptvėrimas patenka į gatvės sklypą.



Sprendimo rekomendacija (€€):

- Gatvė paverčiama dviračių gatve;
- Važiuojamoji dalis siaurinama iki 5,5 m;
- Iš abiejų važiujamosios dalies kraštų įrengiamos raudono asfalto dviračių zonos;
- Šsaugant medžius, įrengiamas antras pėsčiųjų takas;
- Išsaugant medžius, esamas šaligatvis platinamas iki patogaus pločio ir įrengiamos trūkstantos jo atkarpos.



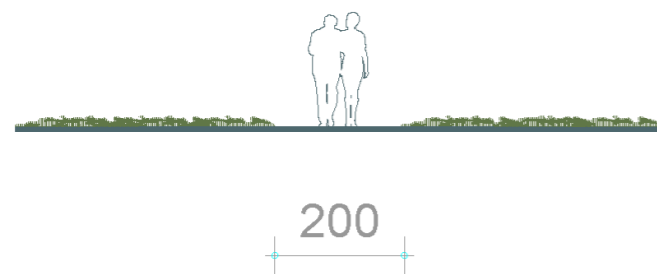
144 pav. Gėlių g. esamos situacijos pjūvis. Schema mmap.

145 pav. Gėlių g. sprendimo rekomendacijų pjūvis. Schema mmap.

3.4.17 Dviračių takų profilis palei pėsčiųjų takus daugiabučių kvartale

Esama situacija:

- Esami takai per siauri.



Sprendimo rekomendacija (2028 m. €€):

- Pėsčiųjų takai platinami iki 2.5 m;
- Įrengiami dviračių takai su bent 1 m pločio žalia juosta, skiriančia juos nuo pėsčiųjų takų.



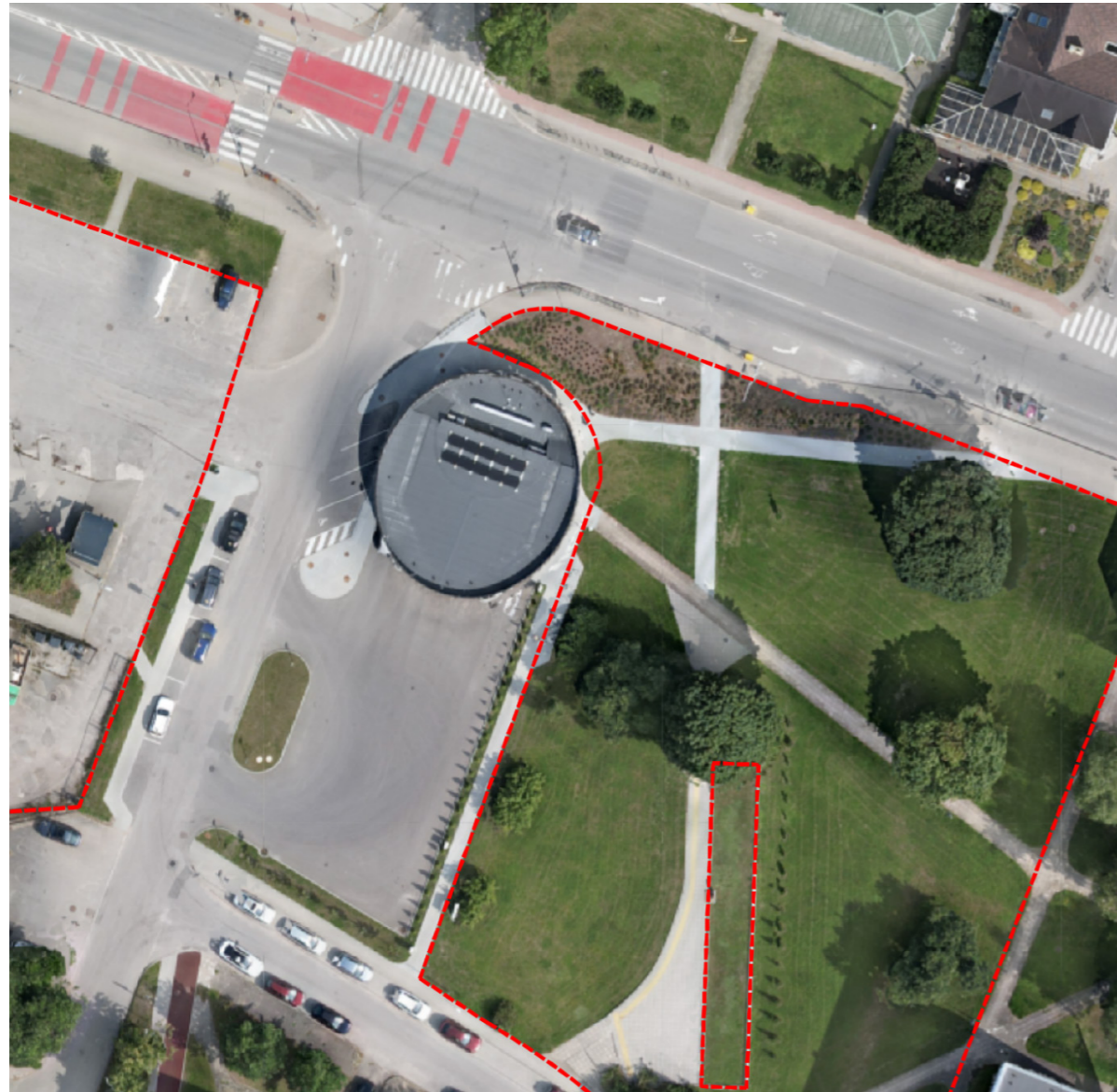
3.4.18 Melioratorių dviračių tako jungtis su Klaipėdos gatve pro autobusų stotį

Esama situacija:

- Tarp Klaipėdos gatvės ir dviračių tako į pietus nuo autobusų stoties yra nutrūkusi dviračių transporto jungtis;
- Į rytus nuo autobusų stoties yra parkas su Holokausto aukų atminimo paminklu, į vakarus – privatus sklypas;
- Turgaus gatvė pernelyg išplatėja ties sankryža su Klaipėdos gatve.

Sprendimo rekomendacija (2028 m. €€):

- Numatoma dviračių saugykla parke (gaminio rekomendacija su pavyzdžiais aprašoma kitame skyriuje);
- Parke įrengiamas dviračių tako tęsinys, kuris suteikia susisiekimą su autobusų stotimi, dviračių saugykla ir dviračių taku Klaipėdos gatvėje;
- Turgaus ir Klaipėdos gatvėse įrengiamos dviračių pervažos;
- Naikinama greitėjimo juosta Klaipėdos gatvėje, vietoj jos įrengiama žalia juosta;
- Turgaus gatvė ties sankryža su Klaipėdos gatve siaurinama, įrengiama pervažas ir perėja 5 m nuo sankryžos.



148 pav. Esama autobusų stoties ir jos apylinkių situacija. Schema mmap.



149 pav. Sprendimo rekomendacija dviračių takų jungčiai tarp Melioratorių takų ir Klaipėdos g. pro autobusų stotį. Schema mmap.

3.5 Dviračių saugyklos

Dviračių saugyklos siūloma įrengti trijose aktualiose zonose – prie autobusų stoties, prie mokyklų ir prie daugiabučių gyvenamųjų namų. Kiekvienai zonai rekomenduojama įrengti skirtingų tipų dviračių saugyklos.

3.5.1 Dviračių saugykla prie autobusų stoties

Prie autobusų stoties rekomenduojama įrengti dviračių saugyklą gretimai esančio parko zonoje, tarp esamo pėsčiųjų tako palei autobusų aikštelę ir siūlomo dviračių tako. Saugykla gali būti tiek vieno aukšto, tiek dviejų.

Siūloma saugykla su bent 20 vietų dviračiams. Skaičiavimui pritaikyti duomenys: kelionių autobusu skaičius tenkantis vienam Klaipėdos r. gyventojui (pagal Klaipėdos r. strateginį planą – 30 per metus), Lietuvos gyventojų, besinaudojančių dviračiais dalis (pagal Susisiekimo ministerijos duomenis – 6 proc.) ir Gargždų miesto populiacija (2023 m. – 15 932).



150 pav. The Bike Storage Company gaminy 20 Space Amazon Eco Two Tier Cycle Shelter

Siūlomas stoginės gaminy 6,4 m ilgio, 3,2 m pločio ir 3,2 m aukščio. Vidinės erdvės ilgis – 6 m, aukštis – 2,8 m. Tokių matmenų stoginėje telpa arba 5 vieno aukšto stovai, sukuriantys 10 dviračių vietų, arba du dviejų aukštų stovai po 12 vietų, iš viso sukuriantys 24 vietas.

Dizaino gairės:

- Naudojamas metalinis konstruktyvas, dažomas RAL 9017 spalvos milteliniais dažais;
- Apdailai naudotinos vertikalios termomedienos lentos.

Preliminari vienos saugyklos kaina: 40 000 eur + PVM.

Galimi du stoginės įrengimo scenarijai:

A. Įrengti vieną stoginę su dviejų aukštų stovais ir 24 vietomis;

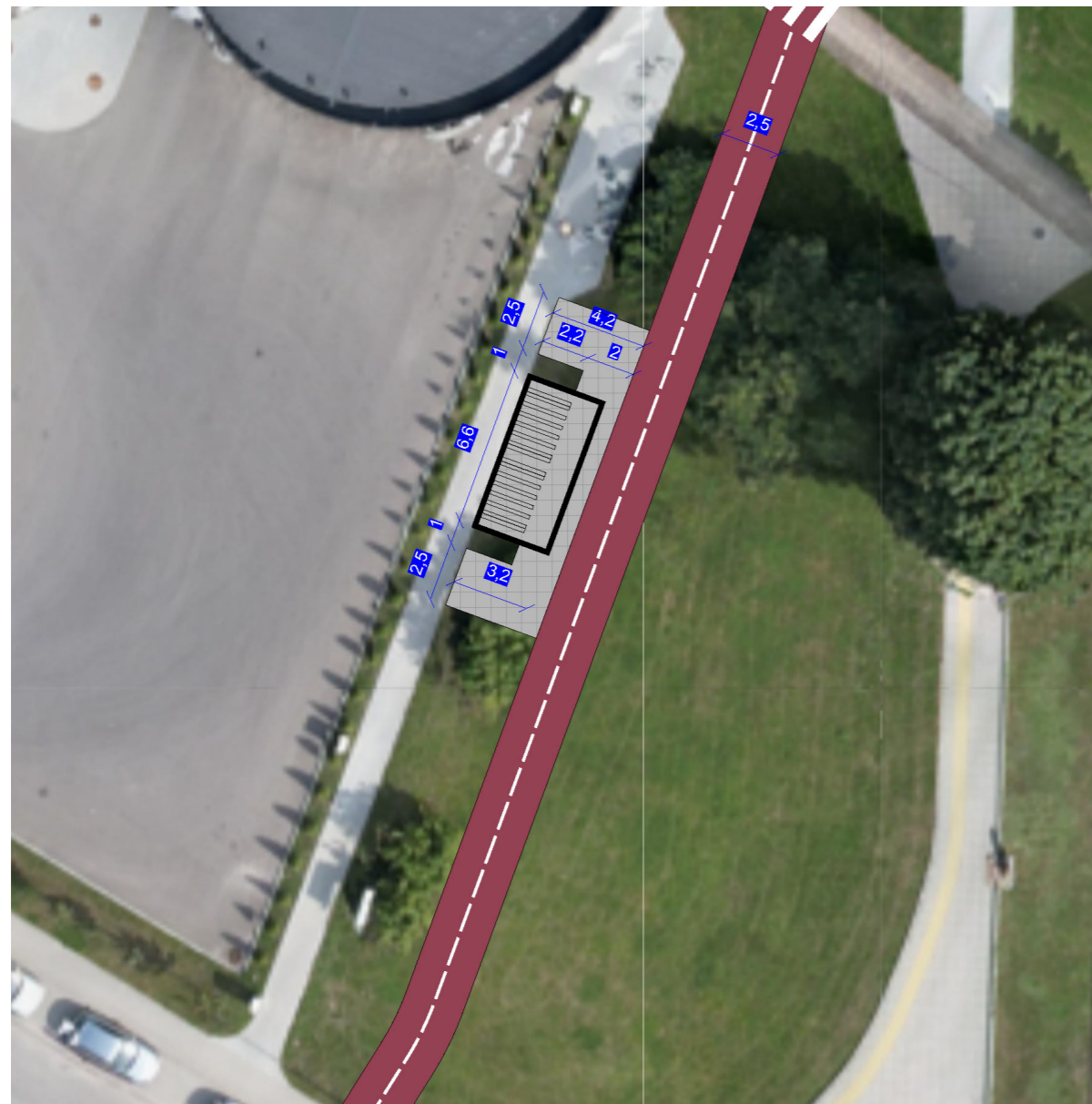
B. Iš pradžių įrengti vieną stoginę su vieno aukšto stovais ir 10 vietų. Ateityje, esant poreikiui, stovus pakeisti į dviejų aukštų ir padidinti vietų skaičių iki 24, arba pastatyti gretimai antrą stoginę su vieno aukšto stovais ir padidinti vietų skaičių iki 20.



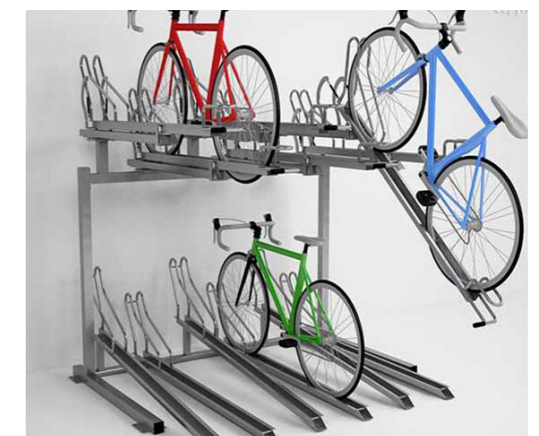
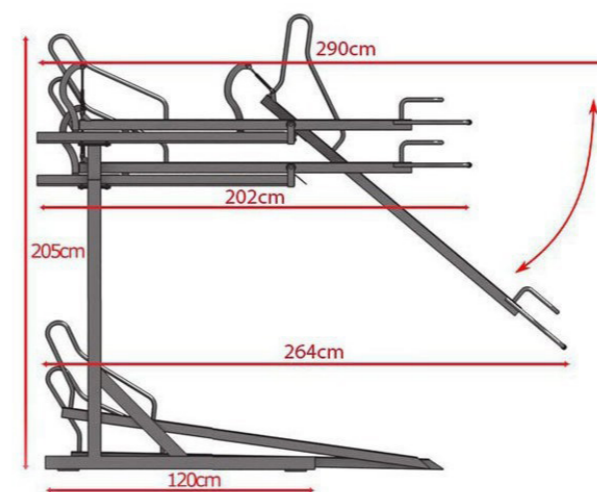
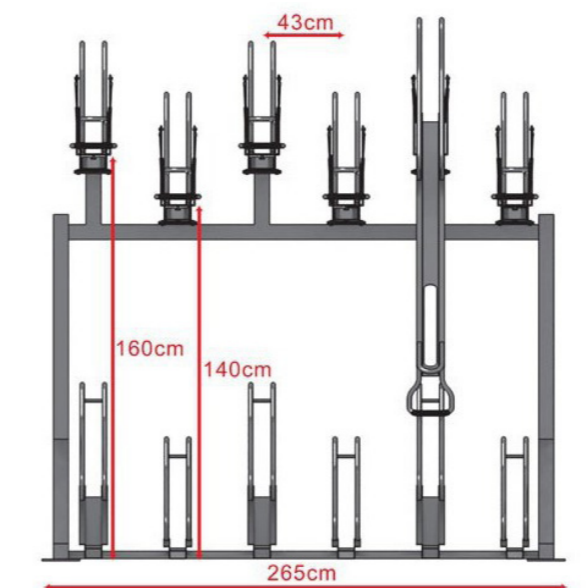
151 pav. Olandų gamintojo Falco pavyzdys FalcoZan-180 – 180 cm gylio dviaukštė dviračių saugykla

Scenarijus A: dviejų aukštų dviračių stoginės įrengimas (24 vt.)

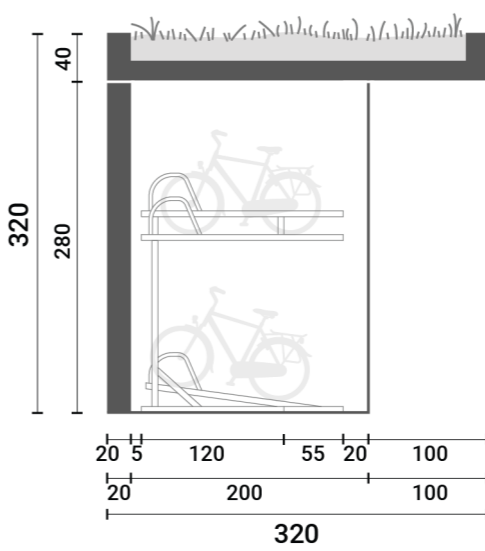
Stoginė statoma palei esamą pėsčiųjų taką su patekimu iš siūlomo dviračių tako. Iš stoginės šonų kuriami pėsčiųjų praėjimai su 1 m tarpu nuo stoginės. Siūlomas stovo gaminy – UAB "Aplinkos komfortas" dviejų aukštų ir 12 vietų stovas. Įrengiami du stovai palei ilgąją stoginės sieną. Tarp stovų ir dviračių tako lieka 2 m pločio erdvė sustojimui ir nulipimui nuo dviračio prieš pastatant į saugyklą, arba užlipimui ir kelionės pradžiai paisiems dviratį.



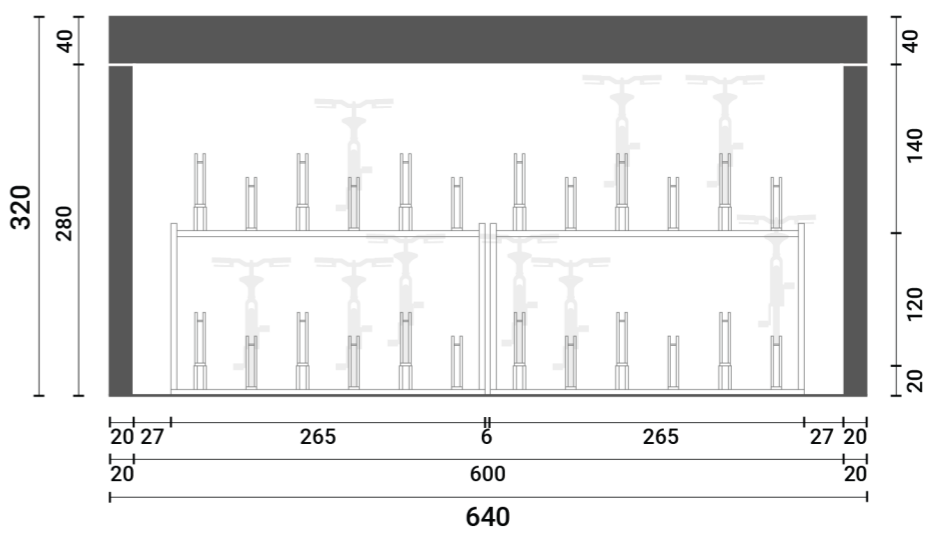
152 pav. Dviračių saugyklos prie autobusų stoties A scenarijaus vieta ir matmenys. Schema mmap.



153 pav. UAB Aplinkos komfortas gaminy. UAB Aplinkos komfortas schemas.



155 pav. Dviračių saugyklos prie autobusų stoties A varianto skersinis pjūvis. Schema mmap.



156 pav. Dviračių saugyklos prie autobusų stoties A varianto išilginis pjūvis. Schema mmap.

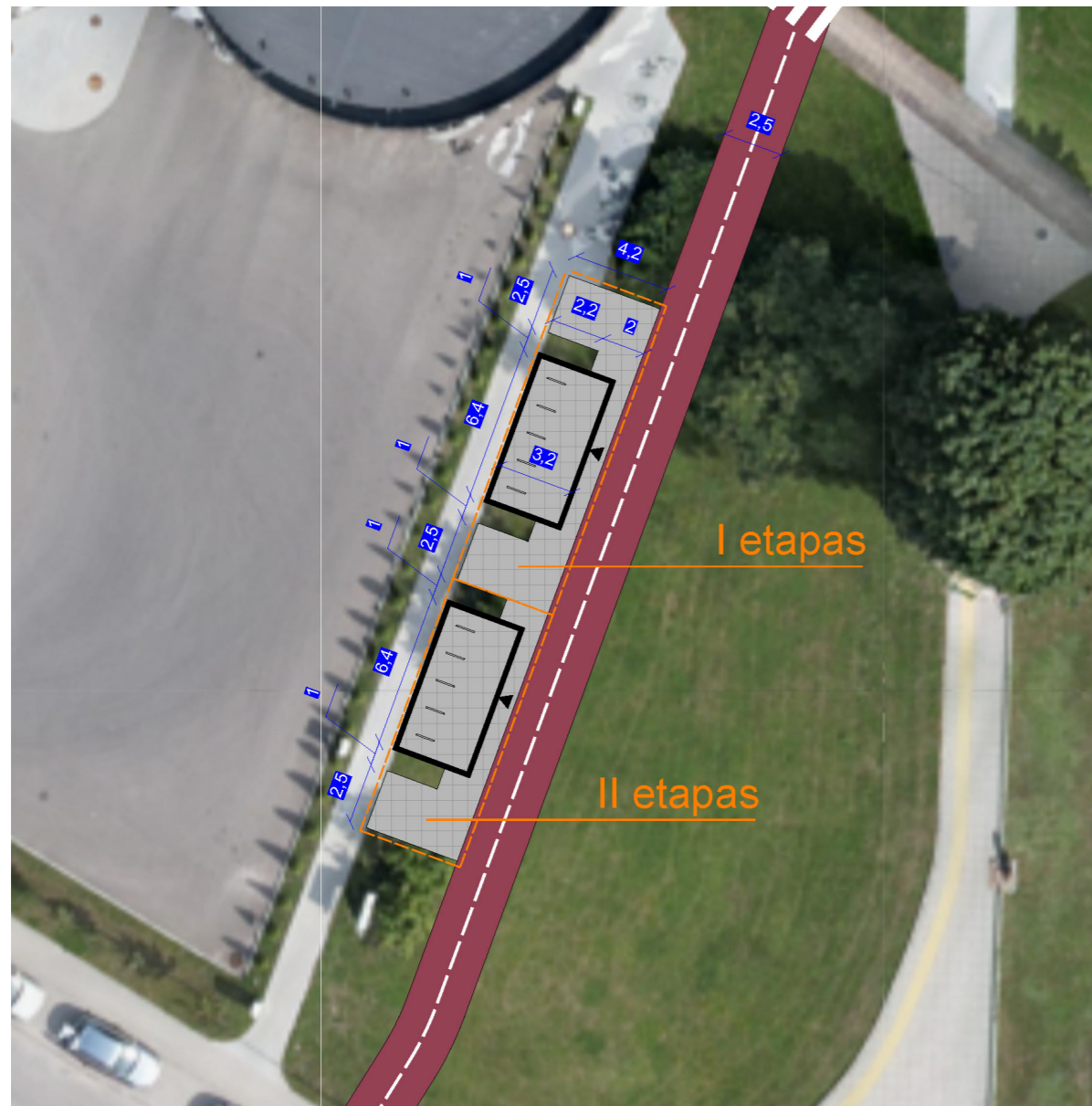


154 pav. Dviračių saugyklos prie autobusų stoties A varianto aksonometrinis vaizdas. Schema mmap.

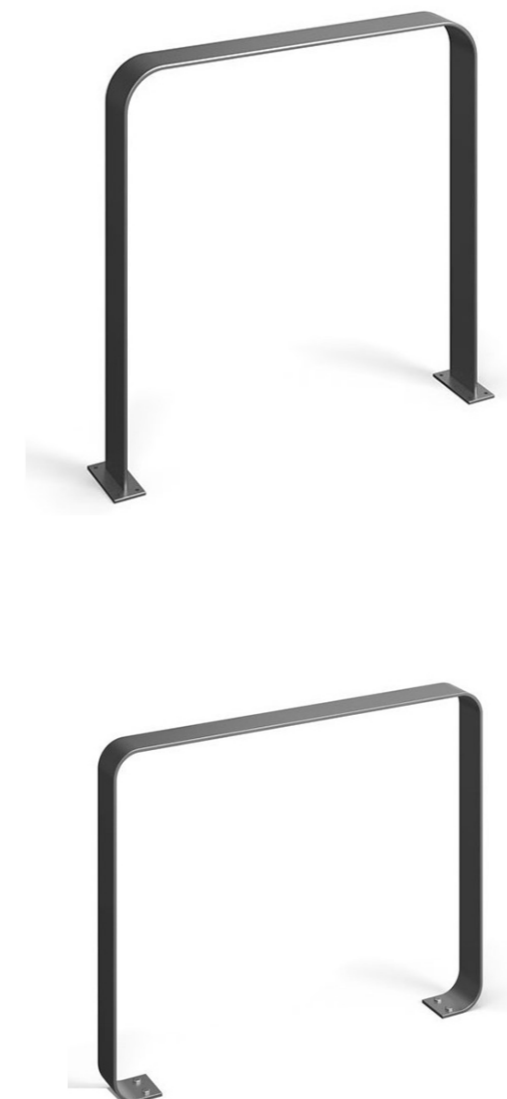
Scenarijus B: vieno aukštų dviračių stoginės įrengimas (10 vt.) su galimybe ateityje padidinti vietų skaičių

Stoginė statoma palei esamą pėsčiųjų taką su patekimu iš siūlomo dviračių tako. Iš stoginės šonų kuriami pėsčiųjų praėjimai su 1 m tarpu nuo stoginės. Siūlomi penki 80 cm aukščio ir pločio stovai, kurie įrengiami 1,2 m atstumu vienas nuo kito ir 0,6 atstumu nuo stoginės šoninių sienų. Siekiant išlaikyti stoginės dizaino vientisumą, siūlomi juodos spalvos stovai.

Ateityje galima toje pačioje stoginėje įrengti dviejų aukštų stovus pagal scenarijų A, arba gretimai pastatyti antrą tokią pačią stoginę su dar papildomomis 10 vietų. Tokiu atveju tarp dviejų stoginių ir iš abiejų stoginių šonų užtikrinami pėsčiųjų praėjimai, atitraukti nuo stoginių po 1 m.



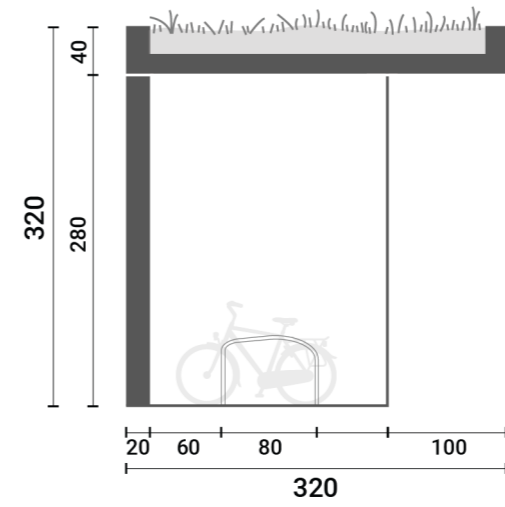
157 pav. Dviračių saugyklos prie autobusų stoties B scenarijaus vieta ir matmenys. Schema mmap.



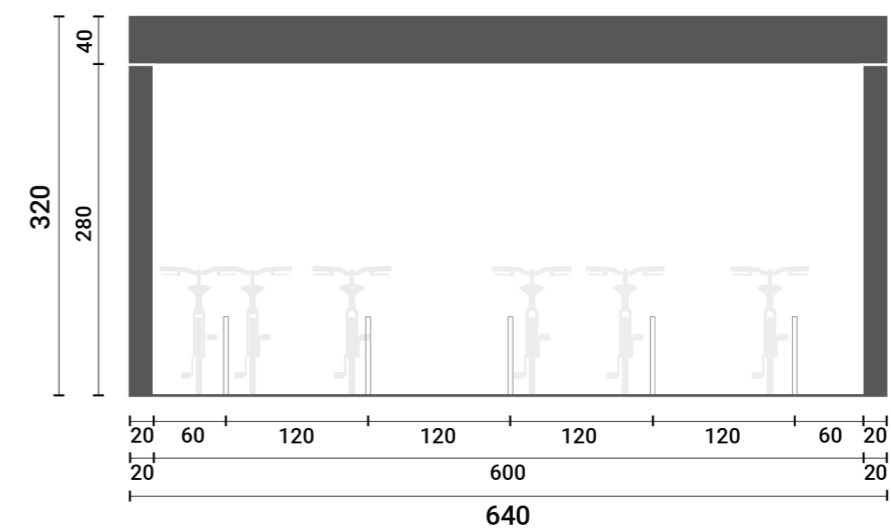
158 pav. UAB Aplinkos komfortas gaminių pavyzdžiai. UAB Aplinkos komfortas schema.



159 pav. Dviračių saugyklos prie autobusų stoties B varianto aksonometrinis vaizdas. Schema mmap.



160 pav. Dviračių saugyklos prie autobusų stoties B varianto skersinis pjūvis. Schema mmap.



161 pav. Dviračių saugyklos prie autobusų stoties B varianto išilginis pjūvis. Schema mmap.

3.5.2 Gaminys dviračių saugykloms prie mokyklų ir darželių

Prie mokyklų ir darželių rekomenduojama įrengti vieno aukšto nerakinamas stogines su dviračių stovais.

Dizaino gairės:

- Naudotinas metalinis konstruktyvas, kuris būtų dažomas RAL 9017 spalvos milteliniais dažais;
- Apdailai naudotinos termomedienos lentos.



162 pav. Dviračių saugykla su žaliu stogu Stoholme.

3.5.3 Gaminys dviračių saugykloms prie daugiabučių

Prie daugiabučių rekomenduojama įrengti dviejų aukštų rakinamas dviračių saugyklos. Siekiant užtikrinti, kad dviračių saugyklos prie daugiabučių būtų naudojamos tik dviračių saugojimui, taip pat rekomenduojama numatyti atskirą saugyklą ar saugojimo zoną vaikų vežimėliams.

Dizaino gairės:

- Naudotinas metalinis konstruktyvas, kuris būtų dažomas RAL 9017 spalvos milteliniais dažais;
- Apdailai naudotinos termomedienos lentos.



164 pav. JUDU rakinama dviračių saugykla Vilniuje



163 pav. The Bike Storage Company rakinama ddviračių saugykla 20 Space Amazon Eco Two Tier Cycle Shelter

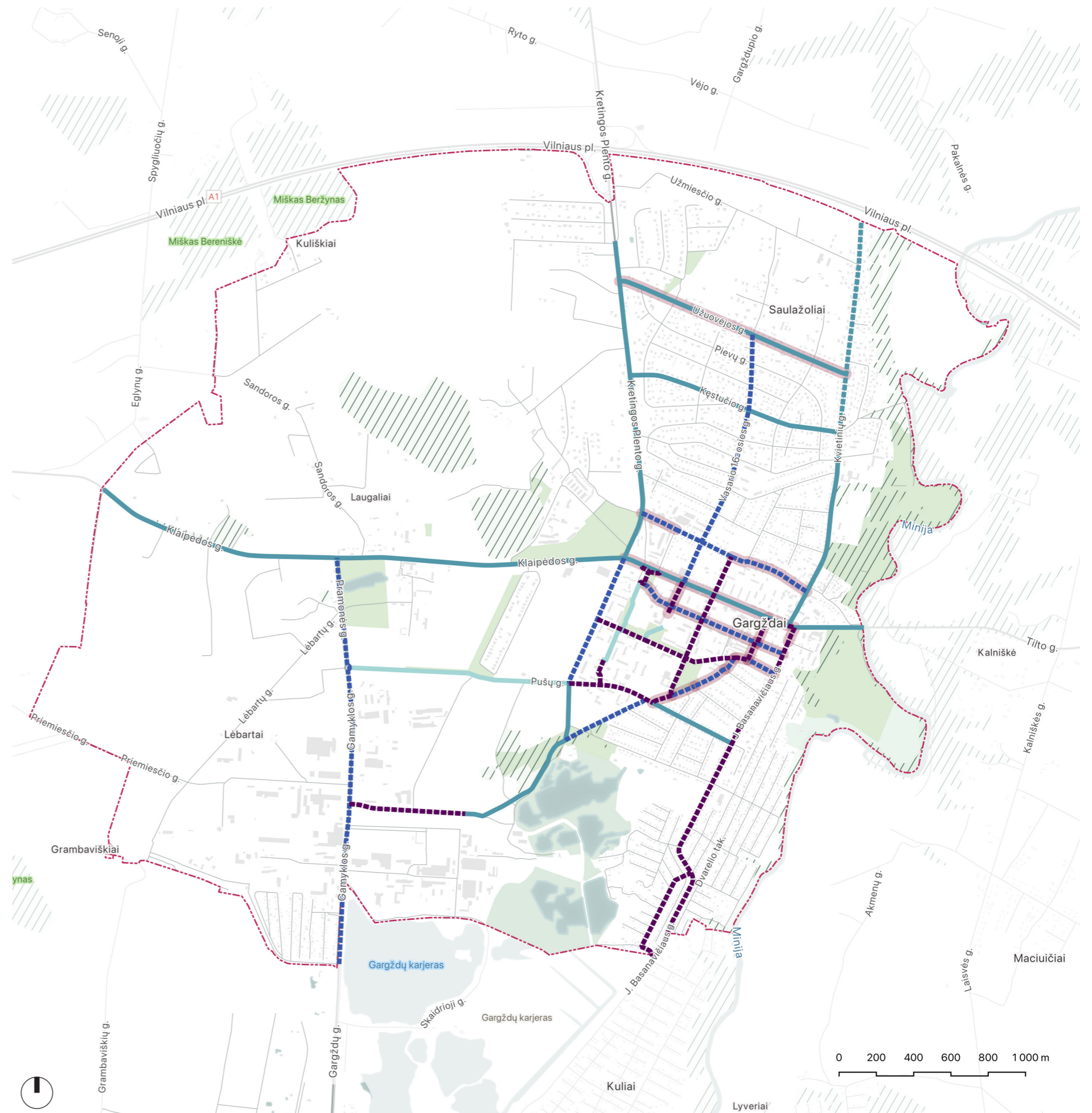
3.6 Dviračių transporto jungčių svarbumo prioritetas sugrupavimas

Prioritetai priskirti atkarpoms atsižvelgus į jų aktualumą šiandien, įrengtumą ir įrengimo ar sutvarkymo galimybes.

- Pirmas prioritetas suteiktas neįrengtoms trasoms, su kuriomis būtų iš esmės užtikrintas susisiekimas dviračiu tarp darbo vietų, mokyklų ir darželių, centro bei gyvenamųjų zonų;
- Antras prioritetas suteiktas trasoms, kurios neįrengtos, tačiau taip pat svarbios patogiam ir visiškai funkcionaliam dviračių transporto infrastruktūros tinklui mieste;
- Trečias prioritetas suteiktas įrengtoms, tačiau tvarkytinoms trasoms ir taip pat trasoms, kurios neįrengtos, tačiau greitai metu nėra aktualios;
- Trys esamos atkarpos yra gerai įrengtos ir joms nestuteiktas joks prioritetas.

- 1 Prioriteto neįrengta trasa
- 1 Prioriteto tvarkytina trasa
- 2 Prioriteto neįrengta trasa
- 2 Prioriteto tvarkytina trasa
- 3 Prioriteto neįrengta trasa
- 3 Prioriteto tvarkytina trasa
- Gerai įrengta trasa, tvarkymas nebūtinas
- Įmanomas nebrangus sprendimas

165 pav. Dviračių trasų prioritetų schema. Schema mmap.



3.7 Dviračių transporto jungčių įgyvendinimo planas ir kainos

Esamų tvarkytinų ir būtinų neįrengtų dviračių transporto infrastruktūros atkarpų preliminarios kainos buvo nustatytos atkarpos ilgiams pritaikant bendroje praktikoje įprastus kainų į kilometrą tarifus pagal darbų tipą:

- Ženklimas horizontaliai ir vertikaliam – 0.01. mln eur/ km;
- Važiuojamosios dalies dangos keitimas – 0.2 mln. eur/ km;
- Tako remontas (dangos keitimas, platinimas) – 0.1 mln. eur/ km;

- Naujas takas – 0.5 mln. eur/ km;
- Naujas takas ir važiuojamosios dalies bortų keitimas – 1 mln. eur/ km;
- Du nauji takai (dviračių ir pėsčiųjų) – 1 mln. eur /km;
- Gatvės rekonstrukcija – 2 mln. eur/ km.

Atkarpos sugrupuotos į įgyvendinimo metus atsižvelgiant į prioritetą, darbų kainą ir tipą.

166 pav. Atkarpų kainų ir įgyvendinimo metų lentelė. Lentelė mmap.

Eil. Nr.	Sielomas sprendimas	Pel.	Kaina, eur.							
			2025 m. Ženklinimas Projektavimas	2026 m. Projektavimas Pirkimas	2027 m. Projektavimas Pirkimas	2028 m. Projektavimas Pirkimas	2029 m. Projektavimas Pirkimas	2030 m. Projektavimas Pirkimas		
1	Vasario 16-osios g. tęsinys tarp Klaipėdos g. ir Gargždų "Minijos" progimnazijos	148	2 000							
2	Smėlio g. tako tęsinys iki Klaipėdos g.	140, 142	1 000							
3	Vingio g. tarp Smėlio g. ir Melioratorių tako	122	1 000							
4	J. Basanavičiaus g. tarp Klaipėdos g. ir Taikos g.	104	1 000							
5	Smėlio g. tarp Vingio g. ir Turgaus g.	138	1 000							
6	Smėlio g. tarp J. Basanavičiaus g. ir Vingio g.	136	2 000							
7	Vingio g. tarp melioratorių tako ir Butkų Juzės g.	124	1 000							
8	Vingio g. tarp Butkų Juzės g. ir Gėlių g.	126	2 000							
9	Vingio g. tarp Pušų g. ir J. Janonio g.	128	1 000							
10	Vingio g. tarp J. Janonio g. ir Gėlių g.	128	1 000							
11	Turgaus g. tarp Autobusų stoties ir Smėlio g.	144	7 000							
12	Turgaus g. tarp Smėlio g. ir J. Basanavičiaus g.	146	2 000							
13	Žemaitės g. tarp Kvietinių g. ir J. Janonio g.	96	5 000							
14	Žemaitės g. tarp Kretingos plento g. ir Naujosios g.	100	2 000							
15	Klaipėdos g. tarp Dariaus ir Girėno g. ir Kvietinių g.	66	10 000							
16	Užuovėjos g. Dviračių gatvė	102	13 000							
17	Kvietinių g. tarp Klaipėdos g. ir Kvietinių g. 25	84	1 850							
18	Rugšlaitėlių, Žiedų ir Pomidorų takai	110	5 950			113 050				
19	Melioratorių g. Dviračių takas gatvėje	120		27 700			526 300			
20	Dviračių takas prie autobusų stoties 2	152		1 600			30 400			
21	Dviračių tako paralelinio Dariaus ir Girėno g. jungtis su Pušų g.	152		3 550			67 450			
22	Dviračių takas prie autobusų stoties 1	152		3 800			72 200			
23	Melioratorių takas tarp Melioratorių g. ir Vingio g.	152		12 850			244 150			
24	Klaipėdos g. tarp Kvietinių g. ir J. Basanavičiaus g.	116		3 700			70 300			
25	Kuršlaukio g. tarp Gamyklos g. ir Kuršlaukio g. 6B	80		62 500			1 187 500			
26	J. Janonio g. Dviračių takas gatvėje	132, 134		81 400			1 546 600			
27	Pušų g. tarp Dariaus ir Girėno g. ir Vingio g.	92			46 900			891 100		
28	J. Basanavičiaus g. tarp Pomidoro tako ir Kulių	108, 114			48 100			913 900		
29	J. Basanavičiaus g. tarp Taikos g. Pomidorų tako	106, 112			140 800			2 675 200		
30	Gamyklos g. tarp Klaipėdos g. ir Pušų g.	72				61 500				1 168 500
31	Gamyklos g. tarp Pušų g. ir Lašupėnų g.	72				158 200				3 005 800
32	Žemaitės g. tarp J. Janonio g. ir Naujosios g.	98				16 650				316 350
33	Dariaus ir Girėno g. Dviračių takas gatvėje	78						36 700		
34	Vingio g. tarp Pušų g. ir Kuršlaukio g.	130						48 400		
35	Vasario 16-osios g. tarp Klaipėdos g. ir Kęstučio g.	74						139 900		
36	Kretingos plento g. tarp Klaipėdos g. ir Rasos g.	76							42 900	
37	Pušų g. tarp J. Basanavičiaus g. ir Vingio g.	90							47 700	
38	Kvietinių g. tarp Kvietinių g. 25 ir Kęstučio g.	86							72 400	
39	Tilto g. Dviračių takas gatvėje	68, 70								
40	Klaipėdos g. tarp Dariaus ir Girėno g. ir Šlapšilės	64								
41	Kęstučio g. Dviračių juostos	82								
42	Gėlių g. Dviračių gatvė	150								
43	Kuršlaukio g. tarp Pušų g. ir Kuršlaukio g. 6B	78								
44	Kvietinių g. tarp Kęstučio g. ir Asiūklų g.	88								
VISO			2025 m.	2026 m.	2027 m.	2028 m.	2029 m.	2030 m.		
			59 800 eur	197 100 eur	384 000 eur	3 981 250 eur	4 705 200 eur	4 653 650 eur		

2031 m.		2032 m.		2033 m.		Kaina, eur. 2034 m.		2035 m.		2036 m.		2037 m.		2038 m.	
Projektavimas	Pirkimas	Projektavimas	Pirkimas	Projektavimas	Pirkimas	Projektavimas	Pirkimas	Projektavimas	Pirkimas	Projektavimas	Pirkimas	Projektavimas	Pirkimas	Projektavimas	Pirkimas
				1 850	-			35 150							
				3 700	-			70 300							
				7 300	-			138 700							
				8 400	-			159 600							
				10 100	-			191 900							
				1 600	-			30 400							
				8 200	-			155 800							
				18 600	-			353 400							
				11 100	-			210 900							
				13 200	-			250 800							
						69 700	-					1 324 300			
						7 550	-					143 450			
						4 500	-					85 500			
						10 100	-					191 900			
								95 200	-					1 808 800	
												131 600			
															2 500 400
2031 m.	2032 m.	2033 m.	2034 m.	2035 m.	2036 m.	2037 m.	2038 m.								
4 482 350 eur	3 345 400 eur	4 023 700 eur	4 814 450 eur	1 692 150 eur	1 876 750 eur	1 808 800 eur	2 500 400 eur								

3.8 Kaštai minimaliam funkcionalumui užtikrinti

Planuojant dviračių infrastruktūros plėtrą Gargždų mieste, buvo apskaičiuotos preliminarios kainos, reikalingos minimaliam funkcionalumui užtikrinti. Šie skaičiavimai buvo atlikti atsižvelgiant į darbų tipą ir atkarpos ilgį, remiantis įprasta praktika naudojamais kainų tarifais. Minimalus funkcionalumo tikslai – dviračių takų tinklo junglumas ir nuoseklumas trumpuoju laikotarpiu, kol regniami gatvių rekonstrukcijos ar remonto projektai.

Konkrečiai, minimaliam funkcionalumui buvo taikomos šios kainų normos:

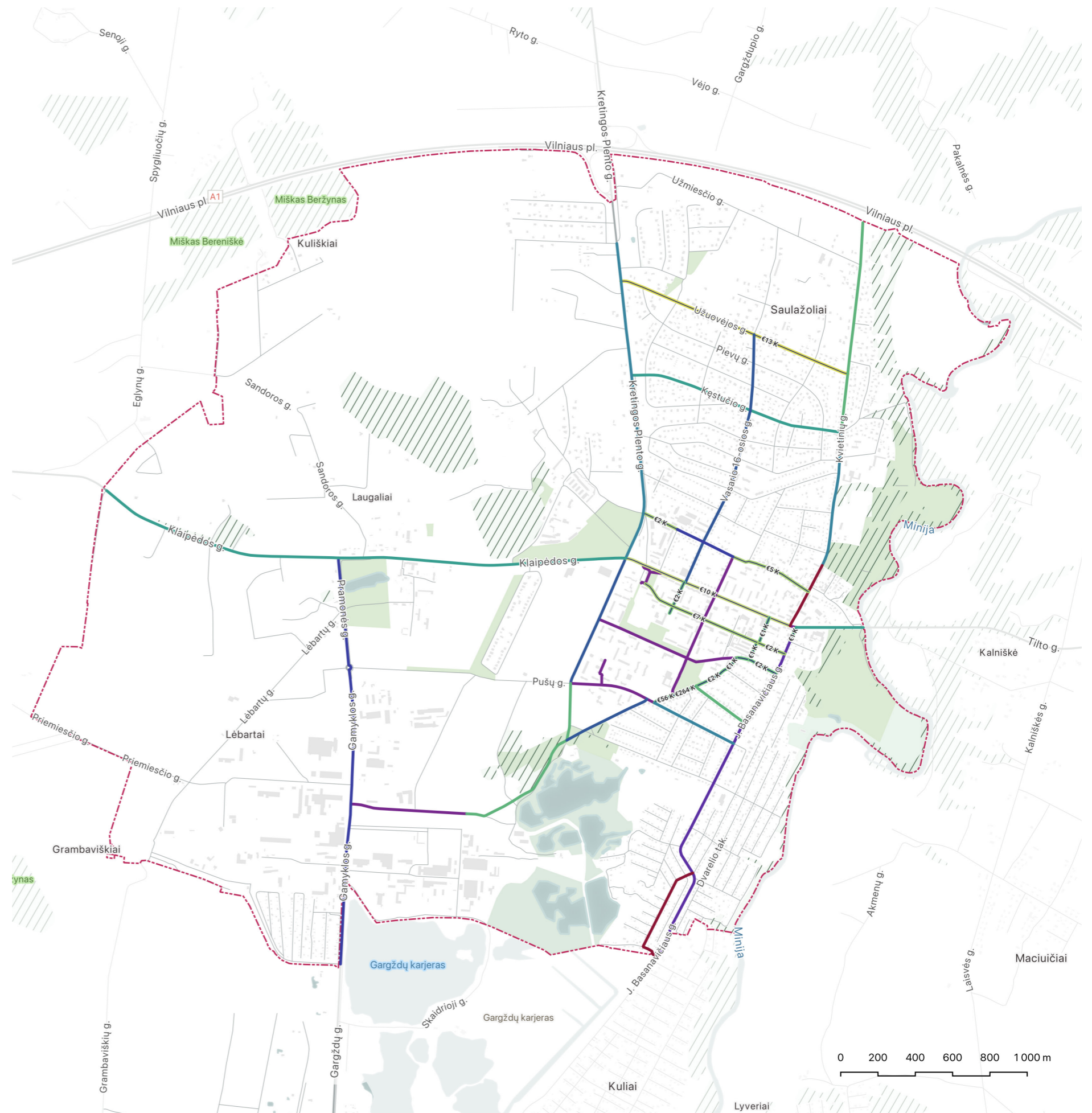
- Ženklėjimas horizontaliai ir vertikaliai - 0,01 mln. Eur/km

Sudėtingesni projektai numatyti vėlesniuose etapuose. Šis kainų normatyvų taikymas leido preliminariai įvertinti būtinas investicijas minimaliam dviračių infrastruktūros funkcionalumui užtikrinti kiekviename planuojamame etape. Tai suteikia realų vaizdą apie reikalingus išteklius ir leidžia planuoti įgyvendinimą efektyviai paskirstant lėšas.

Svarbu pažymėti, kad šios kainos yra preliminarios ir gali skirtis nuo realių rangos konkursų metu gautų kainų. Tačiau šis metodas užtikrina, kad dviračių infrastruktūros plėtros planai būtų pagrįsti konkrečiais skaičiavimais ir realistiškai įgyvendinami.

Igyvendinimo metai:

- 2025 (2035)
- 2025 (2036)
- 2025 (2037)
- 2025 (2038)
- 2027
- 2028
- 2029
- 2030
- 2031
- 2032
- 2033
- 2034



3.9 Kaštai gerosios praktikos atitikimui užtikrinti

Planuojant dviračių infrastruktūros plėtrą Gargždų mieste, buvo apskaičiuotos preliminarios kainos, reikalingos ne tik minimaliam funkcionalumui, bet ir gerosios praktikos atitikimui užtikrinti. Šie skaičiavimai buvo atlikti atsižvelgiant į darbų tipą ir atkarpos ilgį, remiantis įprasta praktika naudojamais kainų tarifais.

Konkrečiai, gerosios praktikos atitikimui buvo taikomos šios kainų normos:

- Ženklimas horizontaliai ir vertikaliam - 0,01 mln. Eur/km
- Važiuojamosios dalies dangos keitimas - 0,2 mln. Eur/km
- Tako remontas (dangos keitimas, platinimas) - 0,1 mln. Eur/km
- Naujas takas - 0,5 mln. Eur/km
- Naujas takas ir važiuojamosios dalies bortų keitimas - 1 mln. Eur/km
- Du nauji takai (dviračių ir pėsčiųjų) - 1 mln. Eur/km
- Gatvės rekonstrukcija - 2 mln. Eur/km

Šios normos buvo taikomos apskaičiuojant preliminarias kainas konkrečioms dviračių infrastruktūros sprendimams atkarpose, atsižvelgiant į planuojamus gerosios praktikos reikalavimus atitinkančius darbus jose.

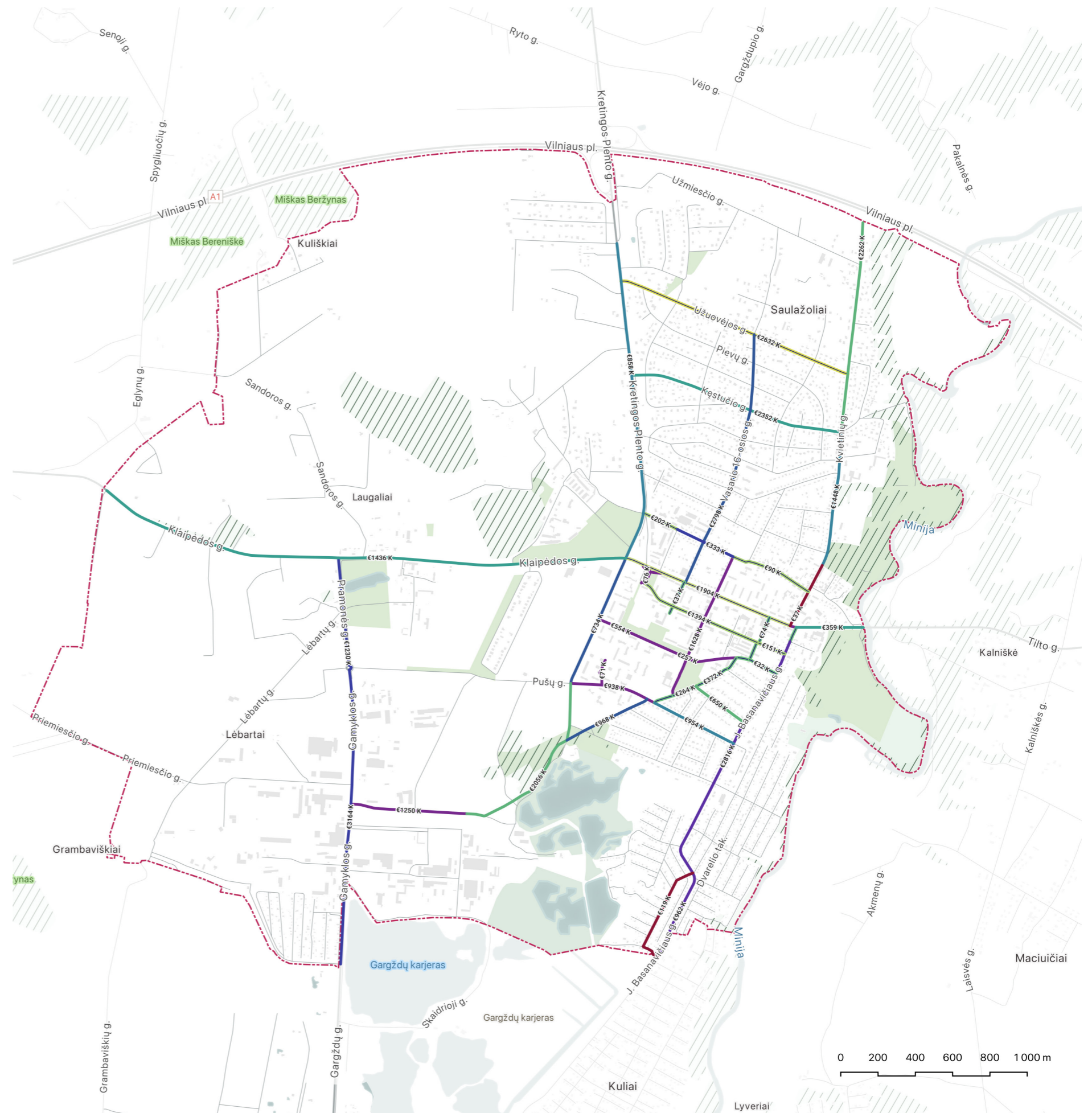
Pavyzdžiui, jei atkarpa reikalavo ne tik ženklavimo, bet ir tako platinimo ar dangos keitimo, buvo taikomos atitinkamos 0,1-0,2 mln. Eur/km normos. Jei reikėjo įrengti visiškai naują dviračių ir pėsčiųjų takus, taikyta 1 mln. Eur/km norma. O gatvės rekonstrukcijos atveju, kaina buvo skaičiuojama pagal 2 mln. Eur/km normą.

Šis kainų normatyvų taikymas leido preliminariai įvertinti būtinas investicijas, siekiant užtikrinti, kad dviračių infrastruktūra atitiktų gerosios praktikos reikalavimus kiekviename planuojamame etape. Deja teko konstatuoti, kad bendros investicijos į dviračių infrastruktūrą gerokai viršija šiandienines Gargždų miesto galimybes, todėl būtina atskirai vertinti ir diskutuoti kiekvienos atkarpos būtinumą ir reikalingumą.

Igyvendinimo metai:

- 2025 (2035)
- 2025 (2036)
- 2025 (2037)
- 2025 (2038)
- 2027
- 2028
- 2029
- 2030
- 2031
- 2032
- 2033
- 2034

168 pav. Atkarpos pagal įgyvendinimo metus su kainomis gerosios praktikos atitikimui užtikrinti. Schema mmap.



3.10 Plano įgyvendinimo rekomendacijos

Sėkminga Gargždų miesto dviračių infrastruktūros plėtros plano įgyvendinimas reikalauja kompleksinio požiūrio, apimančio ne tik fizinės infrastruktūros kūrimą, bet ir aktyvų bendruomenės įtraukimą, efektyvią komunikaciją bei nuolatinį plano stebėjimą ir koregavimą. Įgyvendinant planą, būtina įvertinti ir spręsti galimas grėsmes bei iššūkius, užtikrinant, kad dviračių infrastruktūra taptų neatsiejama ir saugiai naudojama miesto mobilumo dalimi. Žemiau apžvelgiama pagrindinės grėsmės ir iššūkių bei rekomendacijos kaip užtikrinti plano aktualumą ir sprendinių įgyvendinimą.

Ribotos savivaldybės finansinės galimybės

Dviračių infrastruktūros plėtra yra ilgalaikis ir reikalaujantis didelių investicijų procesas. Savivaldybės biudžeto ribotumai gali stabdyti infrastruktūros įrengimą ar atidėti planuotus darbus. Siekiant sėkmingai įgyvendinti planą, būtina:

- Aktyviai ieškoti išorinių finansavimo šaltinių, tokių kaip ES struktūriniai fondai ar nacionalinės programos, subsidijos ir kvietimai paraiškoms.
- Planuoti dviračių infrastruktūros projektus etapais, pradedant nuo prioritetinių jungčių ir užtikrinant, kad kiekvienas įgyvendinimo etapas sukurtų funkcionuojančią infrastruktūros dalį.
- Užtikrinti nuolatinį savivaldybės biudžeto planavimą ir prioritetizavimą dviračių infrastruktūros plėtrai.

Augantis automobilizacijos lygis

Nuolat augantis privačių automobilių skaičius didina konkurenciją dėl gatvių erdvės ir kelia papildomų saugumo iššūkių dviratininkams. Siekiant spręsti šią problemą:

- Aktyviai įtraukti bendruomenę į planavimo procesus, siekiant užsitarnauti visuomenės pritarimą automobilių eismo pertvarkymui.
- Užtikrinti, kad dviračių infrastruktūros sprendimai būtų integruoti į bendrą miesto transporto sistemą, mažinant konfliktus tarp eismo dalyvių.
- Numatyti techninių priemonių, skirtų dviratininkų saugumui užtikrinti, pvz. atskyrimą nuo automobilių eismo, saugius sankryžų sprendimus.
- Planuoti miestą taip, kad jis būtų patogesnis pėstiesiems ir dviratininkams, o ne automobiliams.

Nepakankami gyventojų įgūdžiai ir žinios

Dviračių infrastruktūros plėtra turi būti lydima aktyvių edukacijos ir komunikacijos kampanijų, kurios skatintų gyventojus naudotis dviračiais kaip kasdiene transporto priemone. Svarbu:

- Organizuoti mokymus ir informacines kampanijas, skirtus tiek dviratininkams, tiek kitiems eismo dalyviams, apie saugų ir atsakingą elgesį kelyje.
- Kurti patrauklų ir įdomų turinį socialinėse medijose bei tradicinėse žiniasklaidos priemonėse, pristatant dviračių infrastruktūros inovacijas ir privalumus.
- Aktyviai bendradarbiauti su švietimo įstaigomis, siekiant įtraukti vaikų ir jaunimo auditoriją ir formuoti teigiamas dviračių naudojimo nuostatas.

Sezoninis dviračių naudojimas

Lietuvos klimato sąlygos, ypač žiemos periodas, gali reikšmingai sumažinti dviračių infrastruktūros naudojimą. Siekiant spręsti šią problemą būtina:

- Numatyti tinkamą dviračių takui dangą, užtikrinančią patogų ir saugų naudojimą net ir nepalankiomis oro sąlygomis.
- Įrengti pakankamai apšvietimo, kuris prailgintų dviračių naudojimo sezoną tamsiu paros metu.
- Kurti programas ar priemones, skatinančias gyventojus naudotis dviračiais visus metus, pvz. žiemos dviračių naudojimo skatinimo akcijos.

Įtraukimas, komunikacija ir viešinimas

Visuomenės įtraukimas į infrastruktūros planavimo, projektavimo ir įgyvendinimo procesus yra būtinas sėkmingam plano įgyvendinimui. Svarbu:

- Organizuoti nuolatinės konsultacijas su gyventojais, siekiant suprasti jų poreikius ir lūkesčius.
- Įtraukti suinteresuotas grupes, tokias kaip dviračių klubai ar aktyvistai, į plėtros planavimą ir projektų įgyvendinimą.
- Užtikrinti skaidrų ir prieinamą informacijos teikimą apie plano įgyvendinimo eigą bei planuojamus darbus.
- Aktyviai viešinti dviračių infrastruktūros naudą ir privalumus, skatinant gyventojus naudotis ja.
- Organizuoti edukacines akcijas ir renginius, kurie supažindintų gyventojus su dviračių infrastruktūra ir jos naudojimu.

Stebėseną ir tobulinimą

Siekiant užtikrinti, kad dviračių infrastruktūra atitiktų gyventojų poreikius ir būtų efektyviai naudojama, būtina numatyti nuolatinės stebėsenos ir tobulinimo mechanizmus:

- Įdiegti reguliarią infrastruktūros naudojimo stebėseną, pvz. apskaičiuoti dviračių srautus, surinkti grįžtamąjį ryšį iš gyventojų.
- Analizuoti surinktus duomenis ir įvertinti, ar infrastruktūra veikia efektyviai ir kaip ją reikėtų tobulinti.
- Numatyti aiškų atsakomybės paskirstymą už stebėseną ir tobulinimo sprendimų priėmimą.
- Užtikrinti, kad plano įgyvendinimo eiga ir rezultatai būtų nuolat viešinami, siekiant didinti skaidrumą ir pasitikėjimą.

Įgyvendinant šias rekomendacijas, Gargždų miestas gali sėkmingai įgyvendinti savo dviračių infrastruktūros plėtros planą, sukurdamas saugią, patogią ir patrauklią dviračių judėjimo sistemą, integruotą į bendrą miesto transporto tinklą.

4. Literatūros sarakšas ir priedai

4.1 Literatūros sąrašas ir šaltiniai

12. Lietuvos pažangos strategija "Lietuva 2030". Prieiga internete: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.412512>
13. "Baltoji knyga" - Lietuvos regioninės politikos gairės 2017-2030 m. Prieiga internete: https://vrm.lrv.lt/uploads/vrm/documents/files/LT_versija/Naujienos/Regionines_politikos_baltoji_knyga_20171215.pdf
14. Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas. Prieiga internete: <https://www.klaipedos-r.lt/bendrasis-planas>
15. Klaipėdos rajono savivaldybės strateginis veiklos planas 2021-2023 m. Prieiga internete: <https://www.klaipedos-r.lt/strateginis-veiklos-planas>
16. Klaipėdos rajono dviračių trasų specialusis planas. Prieiga internete: <https://www.klaipedos-r.lt/dviiraciu-trasu-specialusis-planas>
17. Gargždų miesto centrinės dalies detaliojo plano keitimo projektas. Prieiga internete: <https://www.klaipedos-r.lt/garzdzai-m-centrine-dalis>
18. PĖSČIŲJŲ IR DVIRAČIŲ TAKŲ PROJEKTAVIMO REKOMENDACIJOS R PDTP 12 Prieiga internete: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.435071>
19. DARNAUS JUDUMO MIESTE PLANO RENGIMO IR ĮGYVENDINIMO GAIRĖS. Prieiga internete: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/document/download/c8d94255-564c-4257-a274-c496f75af0c2_en?filename=sump_guidelines_lithuanian.pdf
20. Klaipėdos rajono savivaldybės bendrasis planas (pakoreguotas). Prieiga internete: https://klaipedos-r.lt/wp-content/uploads/2024/07/Pagrindinis_brezinys.pdf
21. Klaipėdos rajono dviračių trasų specialusis planas. Prieiga internete: <https://klaipedos-r.lt/dviiraciu-trasu-specialusis-planas>
22. Gargždų miesto bendrasis planas. Prieiga internete: <https://klaipedos-r.lt/wp-content/uploads/2022/10/1-scaled.jpg>
23. Gargždų miesto bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo stebėsenos 2014-2022 metų ataskaita. Prieiga internete: <https://klaipedos-r.lt/wp-content/uploads/2023/11/Ataskaita.pdf>
24. Gargždų miesto daugiabučių gyvenamųjų namų grupių kompleksinio atnaujinimo (modernizavimo) mokslinė metodika ir technologijų taikymo rekomendacijos
25. Gargždų miesto daugiabučių modernizavimo gidas. Prieiga internete: <https://klaipedos-r.lt/wp-content/uploads/2023/04/Gargzdu-miesto-daugiabuciu-modernizavimo-gidas.pdf>
26. Klaipėdos rajono mažosios architektūros tipinio dizaino sprendiniai. Prieiga internete: <https://klaipedos-r.lt/wp-content/uploads/2022/10/Mazoji-architektura-20170514.pdf>
27. Klaipėdos rajono savivaldybės želdynų sistemos konversijos investicinis projektas. Prieiga internete: <https://klaipedos-r.lt/wp-content/uploads/2022/10/Klaipedos-raj.-savivaldybes-zeldynu-sistemos-konversijos-inv.pdf>
28. Klaipėdos rajono savivaldybės bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo stebėsenos ataskaita (2020-2021). Prieiga internete: <https://klaipedos-r.lt/wp-content/uploads/2023/05/stebesenos-ataskaita.pdf>
29. Jungiamojo kelio ruožui šalia magistralinio kelio A1 Vilnius -- Klaipėda nuo Dauparų viaduko iki Jakų žiedo projektiniai pasiūlymai specialiojo plano rengimui. Prieiga internete: <https://klaipedos-r.lt/wp-content/uploads/2022/10/3Projektiniai-pasiulymai.pdf>
30. Dviračių infrastruktūra. Prieiga internete: <https://www.ktu.edu/wp-content/uploads/2021/02/dviraciai-infrastruktura.pdf>
31. STR 2.06.03:2021 "Gatvės ir vietinės reikšmės keliai". Prieiga internete: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.413395/asr>
32. CROW publication "Design manual for bicycle traffic". Prieiga internete: <https://www.crow.nl/publicaties/design-manual-for-bicycle-traffic>
33. "Walkable City Rules" by Jeff Speck. Knygos leidykla: Island Press, 2018.
34. "High Cost of Free Parking" by Donald Shoup. Knygos leidykla: Routledge, 2011.
35. "Active Transportation and Real Estate: The Next Frontier" by the Urban Land Institute. Prieiga internete: <https://uli.org/wp-content/uploads/ULI-Documents/Active-Transportation-and-Real-Estate-The-Next-Frontier.pdf>
36. "Cycling-Inclusive Policy Development: A Handbook" by GIZ. Prieiga internete: <https://www.itdp.org/publication/cycling-inclusive-policy-development-a-handbook/>
37. "The Green Book: A Manual for Sustainable Urban Neighbourhood Planning" by ICLEI. Prieiga internete: <https://iclei.org/en/publication/the-green-book-a-manual-for-sustainable-urban-neighborhood-planning>
38. "Pedestrian and Bicycle Infrastructure Design" by the National Association of City Transportation Officials (NACTO). Prieiga internete: <https://nacto.org/publication/urban-bikeway-design-guide/>

mmap. yra Vilniuje įsikūrusi urbanistikos įmonė, kurios specializacija – kompleksiniai miesto transformacijos projektai, kai nebepakanka tradicinių vystymo modelių. Mūsų klientai – savivaldybės, nevyriausybinės organizacijos, privačios įmonės ir vystytojai, kuriems reikia patarimo, naujų idėjų ar vizijų ateities projektams. Orientuojamės į projektus, kuriems reikalingas tarpdisciplininis požiūris ir inovatyvūs sprendimai. Mūsų ekspertų tinklas ir kompetencijos – globalūs, tačiau miestus kuriame čia, Lietuvoje.